

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBl)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkBl 1974	Seite
Straßenverkehr			
305	11. 7. 1974	Verordnung TSM Nr. 2/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen	454
306	18. 7. 1974	Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (1. ÄnderungsV der AusnahmeV zur GefahrgutVStr)	457
307	30. 7. 1974	Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung	458
308	24. 6. 1974	Verkürzte Ausbildung von Kraftomnibusführern; hier: Musterausbildungsplan	471
309	8. 7. 1974	Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68	472
310	8. 7. 1974	Bekanntmachung Nr. 10/74 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes	478
311	15. 7. 1974	Hinweiszeichen auf Verkehrsfunksender	478
312	17. 7. 1974	Kraftfahrt-Versicherung; hier: 8. Berichtigung des Verzeichnisses der im Bundesgebiet zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherer	478
313	17. 7. 1974	Merkblatt für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse über die Führerscheinbestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland	479
314	17. 7. 1974	Gesetz über das Fahrlehrerwesen vom 25. 8. 1969; hier: Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten	484
315	19. 7. 1974	Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 6/74	485
316	23. 7. 1974	Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“	485
Binnenschifffahrt			
317	19. 7. 1974	Ufergeldtarife für die bundeseigenen Häfen an den westdeutschen Kanälen und an der Weser	485

Nr.	Dat.	VkBl 1974	Seite
318	19. 7. 1974	Zusammenstellung der am 15. Mai 1974 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen	486
Luftfahrt			
319	23. 7. 1974	Verkehrsflughafen München, Standort Freising/Erding-Nord	516
Straßenbau			
320	12. 7. 1974	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/74 Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung	516
321	11. 7. 1974	Aufhebung der Zulassung für Kreutz-Panzerstahl-Lager	519
Wasserstraßen			
322	14. 7. 1974	Richtlinien für strompolizeiliche und schiffahrtpolizeiliche Verfügungen	519
Aufgebote (nicht in Ausgabe B)			
322a	15. 8. 1974	Aufbietung verlorener Fahrzeugbriefe	
322b	15. 8. 1974	Aufbietung verlorener Führerscheine	
322c	15. 8. 1974	Aufbietung von verlorenen Fahrzeugscheinen und Bescheinigungen über die Zuteilung amtlicher Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge	540a—540mmmm

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau	
Übersicht	533
Auslese	534
Bücherschau	
Neuerscheinungen	537
Rechtsprechung	538

AMTLICHER TEIL

Straßenverkehr

Nr. 305 Verordnung TSM Nr. 2/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen

Bonn, den 11. Juli 1974
StV 3/28.18.31—90

Nachstehend gebe ich den Wortlaut der Verordnung TSM Nr. 2/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 10. Juli 1974 (Bundesanzeiger Nr. 127 vom 13. Juli 1974) bekannt.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

Verordnung TSM Nr. 2/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen Vom 10. Juli 1974

Auf Grund des § 20 a Abs. 6 und des § 84 Abs. 3 Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969 (Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 268 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 3. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469), wird verordnet:

Artikel 1

Der der Verordnung TS Nr. 4/61 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Juli 1961 (Bundesanzeiger Nr. 145 vom 1. August 1961) als Anlage beigefügte Tarif, zuletzt geändert durch die Verordnung TSM Nr. 1/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 31. Januar 1974 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1974), wird wie folgt geändert:

1. § 14 Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe a wird die Zahl „8,25“ in „8,80“ geändert.
 - b) In Buchstabe b wird die Zahl „1,10“ in „1,20“ geändert.
2. In § 14 Nr. 4 Satz 1 wird das Wort „Anderthalbfachen“ ersetzt durch „1,7fachen“.
3. In § 15 a Abs. 5 wird die Zahl „8,55“ in „9,50“ geändert.
4. In § 15 a Abs. 6 wird das Wort „fünzig“ geändert in „sechzig“.
5. In § 15 b Abs. 1 Satz 2 wird die Zahl „24,20“ in „26,40“ geändert.
6. In § 15 b Abs. 3 wird die Zahl „1,45“ in „1,60“ geändert.
7. In § 16 Abs. 1 Nr. 1 wird das Wort „Anderthalbfachen“ ersetzt durch „1,7fachen“.
8. § 16 Abs. 1 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Für das Bereitstellen von Packmaterial sind für jede Sendung zu berechnen:

je Kleiderbehältnis	8,00 Deutsche Mark
je sonstiges Packbehältnis	5,50 Deutsche Mark;
für außergewöhnliches Packmaterial je sonstiges Packbehältnis, wenn dies vereinbart ist	
	2,00 Deutsche Mark.“
9. § 16 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. Für die Beförderung der folgenden Güter sind besonders zu berechnen:

je Klavier	30,00 Deutsche Mark
je Flügel	37,00 Deutsche Mark
je Konzertflügel	88,00 Deutsche Mark
je Geldschrank, eiserner Schrank oder anderer unteilbarer Gegenstand im Gewicht ab 250 kg je angefangene 100 kg	17,50 Deutsche Mark.“

10. In § 16 Abs. 1 Nr. 7 wird die Zahl „3,50“ in „4,00“ geändert.
11. In § 16 Abs. 1 Nr. 8 wird die Zahl „11,50“ in „12,00“ geändert.
12. In § 16 Abs. 2 wird die Zahl „2,30“ in „2,40“ geändert.
13. Die Tabellen I, IIA, IIB, IIC und IID werden durch die neuen Tabellen I, IIA, IIB, IIC und IID ersetzt.

Artikel 2

Artikel 1 der Verordnung TSM Nr. 1/69 über den Tarif für die Beförderung von elektronischen Datenverarbeitungsanlagen, Sendeanlagen und Büromaschinen mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen oder Anhängern vom 14. Oktober 1969 (Bundesanzeiger Nr. 194 vom 17. Oktober 1969), zuletzt geändert durch die Verordnung TSM Nr. 1/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 31. Januar 1974 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1974), erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Auf Beförderungen von elektrischen Datenverarbeitungsanlagen, Sendeanlagen sowie Teilen davon und von Büromaschinen mit besonders für die Möbelbeförderung eingerichteten Kraftfahrzeugen oder Anhängern findet der der Verordnung TS Nr. 4/61 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 21. Juli 1961 (Bundesanzeiger Nr. 145 vom 1. August 1961) als Anlage beigefügte Tarif in der Fassung der Verordnung TSM Nr. 2/74 vom 10. Juli 1974 (Bundesanzeiger Nr. 127 vom 13. Juli 1974) mit Ausnahme des § 4 Abs. 1 Satz 2, des § 14 Nr. 7, der §§ 15 b und 16 Abs. 2 entsprechende Anwendung.“

Artikel 3

In Artikel 4 Abs. 1 der Verordnung TSM Nr. 1/74 über den Tarif für den Möbelverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 31. Januar 1974 (Bundesanzeiger Nr. 23 vom 2. Februar 1974) wird Satz 2 gestrichen.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 5

- (1) Diese Verordnung tritt am 1. August 1974 in Kraft.
- (2) Für die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung abgeschlossenen Beförderungsverträge bleiben die bis zum 31. Juli 1974 geltenden Tarifvorschriften auch nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung maßgebend.

Bonn, den 10. Juli 1974

Der Bundesminister für Verkehr
Im Vertretung
Heinz Ruhnau

Tabelle I
Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung von Umzugsgut und sonstigen Möbeln,
ausgenommen neue Handelsmöbel, einschließlich Be- und Entladen im Möbelfernverkehr

Tarif- entfernung km	Möbelwagenmeter												jeder weitere Möbel- wagen- meter
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
51— 60	155,00	297,00	440,00	579,00	710,00	817,00	942,00	1061,00	1125,00	1188,00	1306,00	1424,00	118,00
61— 70	161,00	313,00	461,00	607,00	742,00	856,00	987,00	1117,00	1177,00	1238,00	1363,00	1485,00	125,00
71— 80	171,00	325,00	485,00	641,00	779,00	897,00	1034,00	1167,00	1226,00	1288,00	1418,00	1546,00	129,00
81— 90	176,00	339,00	509,00	669,00	812,00	938,00	1081,00	1221,00	1281,00	1339,00	1474,00	1607,00	134,00
91— 100	186,00	354,00	533,00	700,00	845,00	979,00	1130,00	1272,00	1330,00	1388,00	1526,00	1668,00	141,00
101— 110	193,00	370,00	558,00	730,00	884,00	1024,00	1178,00	1332,00	1387,00	1443,00	1586,00	1729,00	145,00
111— 120	203,00	384,00	583,00	758,00	920,00	1063,00	1225,00	1382,00	1438,00	1491,00	1639,00	1791,00	148,00
121— 130	209,00	397,00	604,00	787,00	953,00	1106,00	1273,00	1436,00	1489,00	1542,00	1696,00	1848,00	153,00
131— 140	217,00	413,00	627,00	815,00	989,00	1144,00	1317,00	1488,00	1540,00	1591,00	1751,00	1909,00	161,00
141— 150	226,00	427,00	649,00	844,00	1022,00	1183,00	1363,00	1543,00	1592,00	1641,00	1806,00	1970,00	164,00
151— 160	230,00	436,00	661,00	858,00	1039,00	1203,00	1388,00	1567,00	1626,00	1683,00	1854,00	2021,00	168,00
161— 170	233,00	445,00	671,00	873,00	1057,00	1223,00	1409,00	1592,00	1659,00	1726,00	1901,00	2072,00	173,00
171— 180	242,00	456,00	683,00	888,00	1074,00	1242,00	1431,00	1615,00	1693,00	1770,00	1946,00	2124,00	176,00
181— 190	245,00	464,00	694,00	900,00	1093,00	1261,00	1455,00	1640,00	1727,00	1812,00	1995,00	2174,00	183,00
191— 200	247,00	475,00	704,00	914,00	1108,00	1281,00	1476,00	1664,00	1760,00	1854,00	2041,00	2224,00	187,00
201— 210	255,00	483,00	717,00	930,00	1126,00	1303,00	1497,00	1691,00	1793,00	1895,00	2086,00	2275,00	189,00
211— 220	257,00	492,00	727,00	944,00	1143,00	1321,00	1520,00	1711,00	1825,00	1939,00	2132,00	2327,00	192,00
221— 230	260,00	504,00	737,00	958,00	1157,00	1339,00	1541,00	1739,00	1859,00	1981,00	2180,00	2376,00	198,00
231— 240	263,00	511,00	749,00	972,00	1174,00	1357,00	1561,00	1762,00	1891,00	2022,00	2225,00	2427,00	204,00
241— 250	267,00	521,00	758,00	983,00	1190,00	1376,00	1584,00	1787,00	1926,00	2065,00	2271,00	2477,00	207,00
251— 260	269,00	526,00	765,00	994,00	1198,00	1387,00	1595,00	1811,00	1948,00	2084,00	2293,00	2501,00	209,00
261— 270	273,00	533,00	774,00	1003,00	1210,00	1402,00	1611,00	1834,00	1968,00	2101,00	2314,00	2524,00	210,00
271— 280	276,00	537,00	782,00	1014,00	1220,00	1411,00	1627,00	1858,00	1991,00	2122,00	2332,00	2547,00	211,00
281— 290	278,00	544,00	789,00	1024,00	1233,00	1424,00	1641,00	1882,00	2013,00	2142,00	2355,00	2570,00	212,00
291— 300	283,00	548,00	798,00	1034,00	1244,00	1438,00	1657,00	1907,00	2033,00	2160,00	2376,00	2591,00	215,00
301— 310	286,00	551,00	805,00	1040,00	1255,00	1448,00	1672,00	1933,00	2055,00	2180,00	2397,00	2616,00	219,00
311— 320	290,00	557,00	814,00	1051,00	1265,00	1456,00	1688,00	1956,00	2076,00	2198,00	2417,00	2636,00	221,00
321— 330	290,00	561,00	820,00	1062,00	1278,00	1468,00	1704,00	1979,00	2096,00	2214,00	2436,00	2659,00	222,00
331— 340	291,00	567,00	825,00	1070,00	1287,00	1480,00	1718,00	2003,00	2117,00	2231,00	2456,00	2677,00	226,00
341— 350	292,00	572,00	832,00	1081,00	1296,00	1489,00	1732,00	2026,00	2137,00	2249,00	2475,00	2698,00	227,00
351— 375	300,00	580,00	849,00	1100,00	1321,00	1519,00	1763,00	2060,00	2175,00	2289,00	2516,00	2745,00	228,00
376— 400	306,00	592,00	865,00	1121,00	1348,00	1548,00	1796,00	2093,00	2210,00	2327,00	2559,00	2792,00	231,00
401— 425	313,00	604,00	880,00	1143,00	1371,00	1576,00	1824,00	2124,00	2246,00	2367,00	2604,00	2842,00	238,00
426— 450	318,00	615,00	895,00	1164,00	1397,00	1605,00	1857,00	2160,00	2283,00	2406,00	2647,00	2889,00	243,00
451— 475	326,00	627,00	911,00	1182,00	1422,00	1634,00	1890,00	2193,00	2319,00	2445,00	2690,00	2935,00	245,00
476— 500	331,00	637,00	927,00	1203,00	1446,00	1663,00	1922,00	2227,00	2355,00	2485,00	2734,00	2984,00	247,00
501— 525	336,00	648,00	944,00	1223,00	1469,00	1694,00	1953,00	2259,00	2393,00	2525,00	2779,00	3030,00	253,00
526— 550	345,00	660,00	959,00	1246,00	1495,00	1719,00	1984,00	2294,00	2429,00	2562,00	2821,00	3077,00	256,00
551— 575	349,00	672,00	976,00	1266,00	1518,00	1749,00	2017,00	2326,00	2465,00	2603,00	2863,00	3125,00	260,00
576— 600	358,00	680,00	991,00	1284,00	1540,00	1778,00	2049,00	2358,00	2501,00	2643,00	2906,00	3171,00	267,00
601— 625	362,00	692,00	1006,00	1306,00	1565,00	1809,00	2082,00	2389,00	2537,00	2685,00	2950,00	3218,00	268,00
626— 650	370,00	704,00	1022,00	1326,00	1586,00	1835,00	2112,00	2419,00	2571,00	2721,00	2993,00	3264,00	272,00
651— 675	376,00	715,00	1038,00	1349,00	1610,00	1864,00	2145,00	2453,00	2606,00	2762,00	3038,00	3315,00	276,00
676— 700	383,00	727,00	1053,00	1357,00	1635,00	1893,00	2178,00	2483,00	2642,00	2801,00	3082,00	3359,00	283,00
701— 725	388,00	737,00	1072,00	1388,00	1657,00	1923,00	2209,00	2515,00	2677,00	2842,00	3125,00	3407,00	285,00
726— 750	396,00	748,00	1087,00	1408,00	1682,00	1950,00	2239,00	2547,00	2713,00	2879,00	3167,00	3456,00	288,00
751— 775	400,00	760,00	1104,00	1431,00	1705,00	1980,00	2272,00	2580,00	2750,00	2919,00	3212,00	3502,00	291,00
776— 800	407,00	771,00	1118,00	1452,00	1727,00	2007,00	2303,00	2613,00	2785,00	2959,00	3255,00	3549,00	296,00
801— 825	415,00	782,00	1132,00	1471,00	1752,00	2037,00	2336,00	2644,00	2822,00	2998,00	3298,00	3597,00	300,00
826— 850	419,00	792,00	1150,00	1490,00	1776,00	2064,00	2367,00	2674,00	2856,00	3036,00	3339,00	3643,00	304,00
851— 875	427,00	804,00	1165,00	1508,00	1800,00	2091,00	2397,00	2706,00	2892,00	3077,00	3381,00	3692,00	307,00
876— 900	430,00	815,00	1179,00	1525,00	1823,00	2118,00	2430,00	2739,00	2927,00	3116,00	3428,00	3738,00	311,00
901— 925	434,00	828,00	1196,00	1546,00	1845,00	2145,00	2459,00	2769,00	2962,00	3155,00	3471,00	3784,00	316,00
926— 950	440,00	835,00	1213,00	1564,00	1870,00	2171,00	2491,00	2802,00	2996,00	3191,00	3511,00	3831,00	319,00
951— 975	443,00	849,00	1229,00	1582,00	1892,00	2200,00	2521,00	2833,00	3032,00	3229,00	3553,00	3876,00	324,00
976— 1000	447,00	858,00	1245,00	1605,00	1916,00	2227,00	2551,00	2866,00	3066,00	3266,00	3596,00	3922,00	326,00
1001— 1050	459,00	877,00	1273,00	1640,00	1959,00	2275,00	2605,00	2929,00	3133,00	3335,00	3668,00	4003,00	334,00
1051— 1100	468,00	897,00	1303,00	1676,00	2002,00	2324,00	2662,00	2988,00	3196,00	3404,00	3745,00	4085,00	341,00
1101— 1150	477,00	918,00	1330,00	1714,00	2043,00	2373,00	2715,00	3051,00	3262,00	3473,00	3820,00	4169,00	347,00
1151— 1200	486,00	935,00	1360,00	1748,00	2087,00	2422,00	2771,00	3112,00	3329,00	3545,00	3896,00	4252,00	354,00
1201— 1250	498,00	955,00	1387,00	1783,00	2129,00	2469,00	2826,00	3170,00	3389,00	3610,00	3970,00	4333,00	361,00
1251— 1300	505,00	972,00	1413,00	1817,00	2183,00	2519,00	2878,00	3232,00	3455,00	3678,00	4046,00	4414,00	368,00
1301— 1350	515,00	991,00	1441,00	1852,00	2212,00	2568,00	2934,00	3293,00	3518,00	3744,00	4120,00	4494,00	373,00
1351— 1400	526,00	1012,00	1468,00	1887,00	2252,00	2613,00	2988,00	3355,00	3584,00	3813,00	4194,00	4576,00	382,00
1401— 1450	533,00	1030,00	1496,00	1922,00	2294,00	2661,00	3042,00	3412,00	3646,00	3880,00	4267,00	4653,00	389,00
1451— 1500	545,00	1049,00	1520,00	1956,00	2332,00	2709,00	3096,00	3474,00	3710,00	3946,00	4342,00	4736,00	394,00

Tabelle II A
Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung neuer Handelsmöbel im Möbelfernverkehr
1. Bei einem Sendungsumfang bis 1 cbm

Tarif- entfernung km	Kubikmeter bis						
	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
1— 50	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40
51— 75	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40
76— 100	26,40	26,40	26,40	26,40	26,40	26,60	28,30
101— 125	26,40	26,40	26,40	26,40	26,60	29,00	31,30
126— 150	26,40	26,40	26,40	26,40	28,80	31,30	33,80
151— 175	26,40	26,40	26,40	28,00	31,00	33,40	36,20
176— 200	26,40	26,40	26,60	29,50	32,60	35,60	38,80
201— 225	26,40	26,40	28,20	31,30	34,60	37,80	41,10
226— 250	26,40	26,40	29,40	32,70	36,20	39,80	43,30
251— 275	26,40	26,40	30,10	33,60	37,20	40,90	44,40
276— 300	26,40	27,00	30,60	34,10	38,20	41,70	45,60
301— 325	26,40	27,50	31,30	34,90	38,80	42,70	46,30
326— 350	26,40	28,00	31,80	35,90	39,70	43,30	47,40
351— 375	26,40	28,40	32,60	36,40	40,40	44,50	48,50
376— 400	26,40	28,90	33,20	37,10	41,30	45,60	49,50
401— 425	26,40	29,50	33,60	37,80	42,00	46,10	50,20
426— 450	26,40	29,90	34,10	38,50	42,60	47,00	51,10
451— 475	26,40	30,20	34,70	38,90	43,30	47,90	52,10
476— 500	26,90	30,60	35,20	39,70	43,90	48,50	53,10
501— 550	27,40	31,70	36,20	41,00	45,60	50,20	54,60
551— 600	28,20	32,40	37,40	42,00	47,00	51,80	56,40
601— 650	28,90	33,40	38,70	43,50	48,40	53,30	58,40
651— 700	29,50	34,30	39,70	44,70	49,70	55,20	60,10
701— 750	30,20	35,10	40,70	45,90	51,20	56,70	61,90
751— 800	31,20	36,10	41,50	47,00	52,50	58,10	63,30
801— 850	31,70	37,00	42,60	48,40	54,10	59,50	65,10
851— 900	32,30	37,50	43,50	49,50	55,20	61,00	66,80
901— 950	33,00	38,50	44,50	50,50	57,00	62,30	68,30
951—1000	33,60	39,10	45,60	51,30	57,40	63,90	69,90

2. Bei einem Sendungsumfang von über 1 bis 8 cbm

Tarif- entfernung km	Kubikmeter je zehntel Kubikmeter										
	1,1—2,0	2,1—2,9	3,0	3,1	3,2—4,0	4,1—4,9	5,0	5,1	5,2—6,0	6,1—7,0	7,1—8,0
1— 50	2,01	2,01	1,98	1,91	1,89	1,87	1,86	1,84	1,82	1,80	1,78
51— 75	2,54	2,52	2,49	2,44	2,39	2,38	2,34	2,34	2,31	2,29	2,28
76— 100	2,74	2,73	2,69	2,61	2,58	2,57	2,54	2,50	2,47	2,46	2,45
101— 125	3,12	3,10	3,03	2,98	2,95	2,94	2,88	2,87	2,83	2,82	2,77
126— 150	3,27	3,26	3,23	3,15	3,12	3,10	3,03	3,02	2,99	2,98	2,96
151— 175	3,46	3,43	3,40	3,32	3,26	3,25	3,23	3,18	3,15	3,15	3,14
176— 200	3,83	3,82	3,74	3,68	3,62	3,61	3,56	3,53	3,49	3,47	3,46
201— 225	3,99	3,98	3,92	3,85	3,82	3,75	3,72	3,71	3,64	3,63	3,62
226— 250	4,17	4,15	4,11	4,01	3,97	3,95	3,89	3,87	3,83	3,78	3,74
251— 275	4,27	4,26	4,20	4,11	4,07	4,04	3,98	3,97	3,90	3,88	3,84
276— 300	4,35	4,35	4,28	4,20	4,13	4,12	4,09	4,07	4,01	3,97	3,92
301— 325	4,56	4,49	4,45	4,35	4,31	4,26	4,20	4,19	4,12	4,09	4,07
326— 350	4,70	4,65	4,59	4,48	4,44	4,40	4,35	4,32	4,26	4,20	4,13
351— 375	4,83	4,76	4,73	4,59	4,56	4,49	4,45	4,39	4,35	4,28	4,26
376— 400	4,87	4,86	4,81	4,71	4,65	4,60	4,56	4,50	4,47	4,39	4,35
401— 425	4,98	4,97	4,88	4,77	4,73	4,70	4,61	4,59	4,52	4,49	4,44
426— 450	5,07	5,05	4,98	4,86	4,81	4,75	4,71	4,65	4,59	4,56	4,50
451— 475	5,16	5,13	5,07	4,96	4,87	4,86	4,81	4,76	4,71	4,65	4,59
476— 500	5,25	5,24	5,18	5,05	4,98	4,96	4,87	4,85	4,77	4,74	4,70
501— 550	5,44	5,43	5,34	5,23	5,16	5,11	5,05	5,02	4,97	4,93	4,85
551— 600	5,61	5,59	5,52	5,41	5,33	5,31	5,23	5,19	5,12	5,07	5,01
601— 650	5,81	5,80	5,71	5,58	5,49	5,46	5,41	5,34	5,30	5,24	5,19
651— 700	5,98	5,93	5,88	5,72	5,67	5,61	5,55	5,53	5,45	5,41	5,33
701— 750	6,14	6,13	6,04	5,92	5,84	5,82	5,73	5,71	5,62	5,58	5,53
751— 800	6,32	6,32	6,23	6,10	6,02	5,98	5,90	5,88	5,80	5,73	5,70
801— 850	6,39	6,32	6,23	6,13	6,04	6,02	5,95	5,93	5,85	5,84	5,82
851— 900	6,51	6,49	6,42	6,30	6,20	6,19	6,11	6,10	6,01	6,00	5,98
901— 950	6,69	6,68	6,59	6,46	6,38	6,35	6,27	6,26	6,18	6,17	6,14
951—1000	6,87	6,86	6,76	6,62	6,56	6,56	6,46	6,44	6,35	6,33	6,31

Tabelle II B

Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung neuer
Handelsmöbel
im Möbelfernverkehr
bei einem Sendungsumfang
von über 8 bis 30 cbm

Tarifentfernung km	je 0,5 Kubikmeter
1— 50	7,70
51— 75	10,10
76— 100	11,00
101— 125	12,40
126— 150	13,40
151— 175	14,20
176— 200	15,30
201— 225	16,40
226— 250	16,90
251— 275	17,20
276— 300	17,80
301— 325	18,20
326— 350	18,50
351— 375	18,90
376— 400	19,50
401— 425	19,80
426— 450	20,20
451— 475	20,50
476— 500	21,00
501— 550	21,60
551— 600	22,60
601— 650	23,20
651— 700	24,20
701— 750	24,70
751— 800	25,50
801— 850	26,40
851— 900	27,10
901— 950	27,70
951—1000	28,70

Tabelle II C

Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung neuer
Handelsmöbel
im Möbelfernverkehr
bei einem Sendungsumfang
von über 30 bis 70 cbm

Tarifentfernung km	je 1,0 Kubikmeter
1— 50	12,90
51— 75	17,50
76— 100	19,80
101— 125	22,50
126— 150	24,30
151— 175	25,90
176— 200	27,40
201— 225	28,30
226— 250	29,40
251— 275	30,10
276— 300	30,60
301— 325	31,30
326— 350	31,70
351— 375	32,70
376— 400	33,50
401— 425	34,00
426— 450	34,60
451— 475	35,10
476— 500	36,00
501— 550	36,70
551— 600	37,80
601— 650	38,60
651— 700	39,80
701— 750	40,40
751— 800	41,40
801— 850	42,00
851— 900	42,90
901— 950	43,70
951—1000	44,30

Tabelle II D

Entgelte (Deutsche Mark)
für die Beförderung neuer
Handelsmöbel
im Möbelfernverkehr
bei einem Sendungsumfang
von über 70 cbm

Tarifentfernung km	je 2,0 Kubikmeter
1— 50	24,90
51— 75	33,60
76— 100	38,40
101— 125	43,10
126— 150	46,80
151— 175	50,00
176— 200	52,50
201— 225	54,60
226— 250	56,40
251— 275	58,10
276— 300	59,00
301— 325	60,10
326— 350	61,30
351— 375	62,70
376— 400	64,40
401— 425	65,40
426— 450	66,40
451— 475	67,70
476— 500	68,80
501— 550	70,50
551— 600	72,70
601— 650	74,40
651— 700	76,30
701— 750	77,80
751— 800	79,70
801— 850	81,00
851— 900	82,50
901— 950	83,90
951—1000	85,10

(VkB1. 1974 S. 454)

Nr. 306 Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (1. ÄnderungsV der AusnahmeV zur GefahrgutVStr)

Bonn, den 18. Juli 1974
StV 8/26.20.70-211

Die Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 4. April 1974 (Bundesgesetzblatt I S. 901) ist am 12. April 1974 in Kraft getreten. Nachstehend wird die Verordnung bekanntgegeben.

Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Änderung der Ausnahme Nr. Str 6

Die Änderung trägt der Tatsache Rechnung, daß die auf Grund der Rn. 10 260 erforderlichen konkreten Anforderungen an die Warnleuchten voraussichtlich erst in diesem Jahr in Richtlinien festgelegt werden können. Erst danach wird feststehen, ob Leuchten in explosionsgeschützter Ausführung erforderlich sind oder ob Warnleuchten nach Schutzart IP 54 ausreichen.

Ausnahme Nr. Str 7

Bis Ende 1974 sollen durch eine Änderung des § 11 Abs. 5 GefahrgutVStr die für die Kampfmittelbeseitigung zuständigen obersten Landesbaubehörden zur Erteilung von Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 1 bis 4, 6 bis 8 GefahrgutVStr ermächtigt werden.

Ausnahme Nr. Str 8

Nach den TRbF Nr. 111 und 211 sind alternativ zwei 6-kg-Löcher oder ein 12-kg-Löcher zugelassen. Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der GefahrgutVStr entsprechend den aufgeführten Regeln mit einem 12-kg-Löcher ausgerüstet waren, sollen diesen Löcher zunächst weiterhin verwenden dürfen.

Ausnahme Nr. Str 9

Würde der Trennschalter — wie in Rn. 220 000 Abs. 2 Buchst. b vorgeschrieben — im Führerhaus angebracht sein, so wäre eine etwa 2,5 m lange Leitung zwischen Akkumulator und Trennschalter auch nach Abschaltung nicht stromlos.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag
Dr. Heldmann

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (1. ÄnderungsV der AusnahmeV zur GefahrgutVStr)

Vom 4. April 1974

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 837), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzblatt I S. 469), wird nach Anhören der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

§ 1

Die Anlage 1 der Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (AusnahmeV zur GefahrgutVStr) vom 20. Juni 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 617) wird wie folgt geändert:

1. In der Ausnahme Nr. Str 6 werden in Satz 1 die Worte „in Versandstücken“ gestrichen und „1973“ durch „1974“ ersetzt.
2. Es werden die nachstehenden Ausnahmen Nr. Str 7 bis 9 angefügt:

„Ausnahme Nr. Str 7
(Kampfmittelbeseitigung)

Fundmunition darf durch die mit der Kampfmittelbeseitigung beauftragten Stellen bis zum 30. Juni 1975 abweichend von den Vorschriften der §§ 1 bis 4, 6 und 7 der GefahrgutVStr befördert werden. Die zuständigen Landesbehörden geben den nichtstaatlichen Kampfmittelbeseitigungsstellen die zu beachtenden Bestimmungen bekannt.

Ausnahme Nr. Str 8
(Feuerlöscher)

Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 10 240 Abs. 1 der Anlage B der GefahrgutVStr darf in Fahrzeugen zur Beförderung von entzündbaren flüssigen Stoffen (Klasse IIIa) bis zum 31. Dezember 1974 anstelle von zwei Feuerlöschern nach DIN 14 406 der Größe III für die Brandklassen ABCE mit einer Füllmenge von je 6 kg (PG 6) ein Feuerlöscher (Pulverlöscher) nach DIN 14 406 für die Brandklassen ABCE mit einer Füllmenge von 12 kg mitgeführt werden.

Ausnahme Nr. Str 9
(Elektrische Anlage)

Abweichend von den Vorschriften der Randnummer 220 000 Abs. 2 Buchstabe b darf bis zum 31. Dezember 1974 bei Fahrzeugen mit kippbarem Führerhaus, bei denen sich der Akkumulator hinter der Führerhausrückwand befindet, der Trennschalter hinter dem Führerhaus angebracht werden. Der Trennschalter muß auffällig gekennzeichnet und leicht zugänglich sein.“

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermächtigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

§ 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 4. April 1974

Der Bundesminister für Verkehr
Im Vertretung
Wittrock

(VkB1 1974 S. 457)

**Nr. 307 Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung**

Bonn, den 30. Juli 1974
StV 2/36.05.05—5

Nachstehend gebe ich bekannt:

1. die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 30. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1629);
2. die Begründung zu dieser Verordnung.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

**Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Vom 30. Juli 1974**

Auf Grund des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert

durch das Gesetz zur Änderung der Gewerbeordnung und über die Einrichtung eines Gewerbezentralregisters vom 13. Juni 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1281), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Dezember 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 897), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 9. November 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 1609), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 14 wird folgender § 14 a eingefügt:

„§ 14 a

**Sonderbestimmungen
für Inhaber einer DDR-Fahrerlaubnis**

(1) Dem Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis ist die Fahrerlaubnis für die entsprechende Klasse von Kraftfahrzeugen zu erteilen, wenn keine Bedenken gegen seine Eignung bestehen und er seinen Wohnsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung hat. Die §§ 8a und 8b sind nicht anzuwenden.

(2) Unbeschadet der Vorschriften des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik über Fragen des Verkehrs vom 26. Mai 1972 (Bundesgesetzbl. II S. 1449) berechtigt die nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilte Fahrerlaubnis bis zur Erteilung der Fahrerlaubnis nach Absatz 1 auch im Geltungsbereich dieser Verordnung zum Führen von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Klasse, längstens jedoch ein Jahr vom Tage des Grenzübertretens an.“

2. § 15e Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In den beiden letzten Sätzen werden die Worte „Buchstabe b“ jeweils durch die Worte „Buchstabe c“ ersetzt.

b) Am Schluß des letzten Satzes wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt; folgender Satzteil wird angefügt:

„der Bewerber ist von einem im Sinne des Absatzes 1 Nr. 4 Buchstabe c anerkannten Betrieb nur dann ordnungsgemäß ausgebildet worden, wenn sich seine Ausbildung mindestens nach einem Ausbildungsplan gerichtet hat, der von der für die Anerkennung zuständigen Behörde genehmigt worden ist.“

3. § 20 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird Satz 3 durch folgende Sätze ersetzt: „Für die Fahrzeuge, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung hergestellt worden sind, kann die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt werden

1. dem Hersteller oder seinem Beauftragten, wenn die Fahrzeuge in einem Staat hergestellt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gilt,

2. dem Beauftragten des Herstellers, wenn die Fahrzeuge zwar in einem Staat hergestellt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht gilt, sie aber in den Geltungsbereich dieser Verordnung aus einem Staat eingeführt worden sind, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gilt,

3. in den anderen Fällen dem Händler, der seine Berechtigung zum alleinigen Vertrieb der Fahrzeuge im Geltungsbereich dieser Verordnung nachweist.

In den Fällen des Satzes 3 Nr. 2 muß der Beauftragte des Herstellers in einem Staat ansässig sein, in dem der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gilt. Außerdem hat in den Fällen des Satzes 3 Nr. 1 oder 2 der

Hersteller oder sein Beauftragter, falls dieser nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung ansässig ist, einen Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen, der im Geltungsbereich dieser Verordnung ansässig ist."

b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Worte „oder Händlern“ durch die Worte „oder deren Beauftragten oder bei Händlern“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„In den Fällen des Absatzes 1 Satz 3 Nr. 1 und 2 kann das Kraftfahrt-Bundesamt die Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis davon abhängig machen, daß der Hersteller oder sein Beauftragter sich verpflichtet, die zur Nachprüfung nach Satz 1 notwendigen Maßnahmen zu ermöglichen.“

4. § 23 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 5 erhält folgende Fassung:

„Die Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, des Diplomatischen Corps und bevorzogter internationaler Organisationen werden nach dem Plan in Anlage IV gekennzeichnet.“

b) Satz 6 erhält folgende Fassung:

„Die Erkennungsnummern dieser Fahrzeuge, der Fahrzeuge der unter Abschnitt A und B der Anlage IV nicht angegebenen Behörden, des Verwaltungs- und technischen Personals (einschließlich der zum Haushalt gehörenden Familienmitglieder) der diplomatischen und konsularischen Vertretungen und der Fahrzeuge bevorzogter internationaler Organisationen, soweit sie nicht unter Satz 5 fallen, bestehen nur aus Zahlen; die Zahlen dürfen nicht mehr als sechs Stellen haben.“

c) Nach Satz 6 werden folgende Sätze angefügt:

„Nach dem Plan in Anlage IV werden auch die Fahrzeuge der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik, ihres Leiters und ihrer Mitglieder (einschließlich der zum Haushalt gehörenden Familienmitglieder) gekennzeichnet, soweit die Mitglieder mit der Wahrnehmung der Aufgaben der Ständigen Vertretung betraut sind. Für die Erkennungsnummern der Fahrzeuge der Mitglieder des Verwaltungs- und technischen Personals der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik (einschließlich der zum Haushalt gehörenden Familienmitglieder) gilt Satz 6 entsprechend.“

5. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

a) Vor der Übergangsbestimmung zu § 15 d (Erlaubnispflicht und Ausweispflicht) wird folgende Übergangsbestimmung eingefügt:

„§ 14 a (DDR-Fahrerlaubnis)

Die in § 14 a Abs. 2 genannte Frist beginnt für Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis, die vor dem 4. August 1974 ihren Wohnsitz im Geltungsbereich dieser Verordnung begründet haben, vom 4. August 1974 an.“

b) Nach der Übergangsbestimmung zu § 15 e (Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung) wird folgende Übergangsbestimmung eingefügt:

„§ 15 e Abs. 1 letzter Halbsatz (Ausbildung mindestens nach einem behördlich genehmigten Ausbildungsplan) tritt in Kraft am 1. Dezember 1974.“

c) Nach der Übergangsbestimmung zu § 61 Abs. 6 (Druckluftbremse) wird folgende Übergangsbestimmung eingefügt:

„Abschnitt 'Ergänzungsbestimmungen' der Anlage V (Kennzeichen in fetter Engschrift)

Absatz 3 Satz 2 in der Fassung der Verordnung vom 30. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1629) tritt in Kraft am 1. Januar 1975, jedoch nur für Kennzeichen, die von diesem Tage ab erstmals verwendet werden.“

6. Die Anlage I erhält die aus dem Anhang 1 dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

7. Die Anlage II erhält die aus dem Anhang 2 dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

8. In der Anlage III werden Stern und Klammer hinter der Überschrift sowie die entsprechende Fußnote gestrichen.

9. Die Anlage IV erhält die aus dem Anhang 3 dieser Verordnung ersichtliche Fassung.

10. Die Anlage V wird wie folgt geändert:

a) Im Abschnitt b der Seite 1 erhält die Überschrift über der Zeichnung des Kennzeichens folgende Fassung:

„Andere Krafträder und solche Kleinstkraftwagen, an denen sich nach der Konstruktion des Fahrzeugs große Kennzeichen nicht anbringen lassen.“

b) Auf Seite 2 (Maße der Kennzeichen) in der Spalte „Art des Fahrzeugs“ erhält Abschnitt b folgende Fassung:

„andere Krafträder und solche Kleinstkraftwagen, an denen sich nach der Konstruktion des Fahrzeugs große Kennzeichen nicht anbringen lassen.“

c) Auf Seite 3 wird der Abschnitt „Ergänzungsbestimmungen“ wie folgt geändert:

aa) Im dritten Absatz erhält der zweite Satz folgende Fassung:

„Reicht die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens hierfür nicht aus, so kann für die Buchstaben (zunächst für die Buchstaben-Gruppe der Fahrzeugerkennungsnummer) und bei Krafträdern auch für die Zahlen fette Engschrift verwendet werden.“

bb) Der letzte Absatz erhält folgende Fassung:

„Die Farbtöne der Beschriftung sind dem Farbbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung, 6 Frankfurt/Main, Gutleutstraße 163, zu entnehmen, und zwar für schwarz: RAL 9005, grün: RAL 6001, rot: RAL 2002 und weiß: RAL 9001.“

11. Die Anlage VI wird wie folgt geändert:

Auf Seite 3 im Abschnitt „Ergänzungsbestimmungen“ erhält der fünfte Absatz folgende Fassung:

„Die Farbtöne der Beschriftung sind dem Farbbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung, 6 Frankfurt/Main, Gutleutstraße 163, zu entnehmen, und zwar für schwarz: RAL 9005, weiß: RAL 9001, blau: RAL 5012 und grün: RAL 6010.“

12. Die Anlage VII wird wie folgt geändert:

Auf Seite 3 im Abschnitt „Ergänzungsbestimmungen“ erhält der letzte Absatz folgende Fassung:

„Die Farbtöne der Beschriftung sind dem Farbbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung, 6 Frankfurt/Main, Gutleutstraße 163, zu entnehmen, und zwar für schwarz: RAL 9005 und weiß: RAL 9001.“

13. Nummer 1 des Abschnitts „Ergänzungsbestimmungen“ der Anlage IX wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 erhält der Satzteil zwischen den beiden Gedankenstrichen folgende Fassung:

„ausgenommen die Umrandung sowie die schwarzen Felder des Abschnitts zwischen den Zahlen 11 bis 1“.

b) In Satz 6 erhält der erste Halbsatz folgende Fassung:

„Die Farbtöne der Beschriftung und des Untergrundes sind dem Farbbregister RAL 840 HR, herausgegeben vom Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung, 6 Frankfurt/Main, Gutleutstraße 163, zu entnehmen.“

Artikel 2

Ist auf Grund einer nach den Rechtsvorschriften der Deutschen Demokratischen Republik erteilten Fahrerlaubnis bereits ein Führerschein im Geltungsbereich dieser Verordnung ausgestellt worden, so gilt die Fahrerlaubnis als im Geltungsbereich dieser Verordnung erteilt.

Artikel 3

Artikel 7 der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 20. Juni 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 638, 1036) gilt entsprechend.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit Artikel 33 Abs. 2 des Kostenermäßigungs-Änderungsgesetzes vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) auch im Land Berlin.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Bonn, den 30. Juli 1974

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Heinz Ruhnau

Anhang 1**Anlage I**

(§ 23 Abs. 2)

Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke *)**a) Gültige Unterscheidungszeichen**

A	Augsburg Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
AA	Ostalbkreis in Aalen , Land
AB	Aschaffenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AC	Aachen (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
AH	Ahaus, Land
AIC	Aichach-Friedberg in Aichach , Land
AK	Altenkirchen Westerwald, Land
ALF	Alfeld Leine, Land
ALS	Vogelbergkreis in Alsfeld Oberhessen , Land
AM	Amberg Oberpfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I) Amberg-Sulzbach in Amberg , Land (Anl. II, Gruppe II)
AN	Ansbach Mittelfranken (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
AO	Altötting, Land
AR	Arnsberg Westfalen, Land
ASD	Aschendorf-Hümmling in Papenburg-Aschendorf , Land
AUR	Aurich Ostfriesland in Aurich , Land
AW	Ahrweiler, Land
AZ	Alzey-Worms in Alzey , Land
B	Berlin
BA	Bamberg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
BAD	Baden-Baden, Stadt
BB	Böblingen, Land

*) Ortsnamen in halbfetter Schrift bezeichnen den Sitz der Zulassungsstelle. Bei gleichem Unterscheidungszeichen für Stadt- und Landkreis oder Zuteilung besonderer Nummerngruppen für Verwaltungsstellen, die auf Grund landesrechtlicher Bestimmungen die Aufgaben einer unteren Verwaltungsbehörde selbständig wahrnehmen, sind die zugeordneten Fahrzeugkennungsnummern besonders angegeben.

BC	Biberach Riß, Land
BE	Beckum Bz. Münster, Land
BF	Steinfurt in Burgsteinfurt , Land
BI	Bielefeld, Stadt
BIR	Birkenfeld Nahe (Stadt Idar-Oberstein Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppe I b)
BIT	Bitburg-Prüm in Bitburg , Land
BL	Zollernalbkreis in Balingen , Land
BLB	Wittgenstein in Berleburg , Land
BM	Bergheim Erft, Land
BN	Bonn, Stadt
BO	Bochum, Stadt
BOH	Bocholt, Stadt
BOR	Borken Westfalen, Land
BOT	Bottrop, Stadt
BRA	Wesermarsch in Brake Unterweser , Land
BRI	Brilon, Land
BRV	Bremervörde, Land
BS	Braunschweig, Stadt
BT	Bayreuth (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
BUR	Büren Westfalen, Land
BUS	Konstanz, Land, Gemeinde Büdingen am Hochrhein
CAS	Castrop-Rauxel, Stadt
CE	Celle, Land
CHA	Cham Oberpfalz, Land
CLP	Cloppenburg, Land
CO	Coburg (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
COC	Cochem-Zell in Cochem , Land
COE	Coesfeld Westfalen, Land
CUX	Cuxhaven, Stadt
CW	Calw, Land
D	Düsseldorf (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Düsseldorf-Mettmann in Mettmann , Land (Anl. II, Gruppen I und III a)
DA	Darmstadt (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
DAH	Dachau, Land
DAN	Lüchow-Dannenberg in Lüchow , Land
DAU	Daun, Land
DEG	Deggendorf, Land
DEL	Delmenhorst, Stadt
DGF	Dingolfing-Landau in Dingolfing , Land
DH	Grafschaft Diepholz in Diepholz , Land
DI	Dieburg, Land
DIL	Dillkreis in Dillenburg , Land
DIN	Dinslaken Niederrhein, Land
DLG	Dillingen Donau, Land
DN	Düren, Land
DO	Dortmund, Stadt
DON	Donau-Ries in Donauwörth , Land
DT	Lippe in Detmold , Land
DU	Duisburg, Stadt
DUW	Bad Dürkheim Weinstraße, Land
E	Essen, Stadt
EBE	Ebersberg bei München, Land
ED	Erding, Land

EIH	Eichstätt, Land	H	Hannover (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
EM	Emmendingen, Land	HA	Hagen Westfalen, Stadt
EMD	Emden, Stadt	HAM	Hamm Westfalen, Stadt
EMS	Rhein-Lahn-Kreis in Bad Ems (Land, Anl. II, Gruppen I a und I b von AA bis UZ, Stadt Lahnstein Anl. II, Gruppe I b von VA bis ZZ)	HAS	Hassberge in Hassfurth , Land
EN	Ennepe-Ruhr-Kreis in Schwelm , Land	HB	Hansestadt Bremen (Anl. II, Gruppe II) Bremen Nord in Bremen Vegesack , (Anl. II, Gruppe I) Bremerhaven, Stadt (Anl. II, Gruppe III a)
ER	Erlangen (Stadt, Anl. II, Gruppe I) Erlangen-Höchstädt in Erlangen , Land (Anl. II, Gruppe II)	HD	Heidelberg (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a) Rhein-Neckar-Kreis in Heidelberg , Land (Anl. II, Gruppe II)
ERB	Odenwaldkreis in Erbach Odenwald , Land	HDH	Heidenheim Brenz, Land
ES	Esslingen Neckar, Land	HE	Helmstedt, Land
ESW	Werra-Meißner-Kreis in Eschwege , Land	HEF	Hersfeld-Rotenburg in Bad Hersfeld , Land
EU	Euskirchen, Land	HEI	Dithmarschen in Heide-Holstein , Land
F	Frankfurt/Main, Stadt	HER	Herne, Stadt
FAL	Fallingb., Land	HF	Herford, Land
FB	Wetteraukreis in Friedberg Hessen , Land	HG	Hochtaunuskreis in Bad Homburg vor der Höhe , Land
FD	Fulda, Land	HH	Hansestadt Hamburg (Anl. II, Gruppen II und III b) Hamburg-Bergedorf (Anl. II, Gruppen I a und III a von U 1000 bis Z 9999) Hamburg-Harburg (Anl. II, Gruppen I b und III a von A 1000 bis S 9999)
FDS	Freudenstadt, Land	HI	Hildesheim, Land
FFB	Fürstentum, Land	HL	Hansestadt Lübeck
FH	Main-Taunus-Kreis in Frankfurt Main-Höchst , Land	HM	Hameln-Pyrmont in Hameln , Land
FL	Flensburg, Stadt (Anl. II, Gruppe I) Anl. II, Gruppe II auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schles- wig-Flensburg, Dienststelle Flensburg	HN	Heilbronn, Neckar (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)
FN	Bodenseekreis in Friedrichshafen , Land	HO	Hof Saale (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
FO	Forchheim Oberfranken, Land	HOL	Holzminde, Land
FR	Freiburg, Breisgau (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Breisgau-Hochschwarzwald in Freiburg- Breisgau (Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	HOM	Saar-Pfalz-Kreis in Homburg Saar , Land
FRG	Freyung-Grafenau in Freyung , Land	HP	Bergstraße in Heppenheim Bergstraße , Land
FS	Freising, Land	HR	Schwalm-Eder-Kreis in Homberg , Land
FT	Frankenthal Pfalz, Stadt (Anl. II, Gruppe I a) Anl. II, Gruppe I b auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bad Dürkheim	HS	Heinsberg in Erkelenz , Land
FU	Fürth Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II Gruppe I)	HU	Main-Kinzig-Kreis in Hanau , Land
GAN	Gandersheim in Bad Gandersheim , Land	HX	Höxter, Land
GAP	Garmisch-Partenkirchen, Land	IGB	St. Ingbert, Stadt
GE	Gelsenkirchen, Stadt	IN	Ingolstadt Donau, Stadt (Anl. II, Gruppe I) Anl. II, Gruppe II auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Eichstätt, Dienststelle Ingolstadt
GEL	Geldern, Land	IS	Iserlohn (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
GER	Germersheim, Land	IZ	Steinburg in Itzehoe , Land
GF	Gifhorn, Land	JEV	Friesland in Jever , Land
GG	Groß-Gerau, Land	K	Köln (Stadt, Anl. II, Gruppen II und III b Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
GI	Gießen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	KA	Karlsruhe (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)
GL	Rheinisch-Bergischer Kreis in Bergisch Glad- bach , Land	KAR	Main-Spessart in Karlstadt , Land
GLA	Gladbeck Westfalen, Stadt	KB	Waldeck-Frankenberg in Korbach , Land
GM	Oberbergischer Kreis in Gummersbach , Land	KC	Kronach, Land
GO	Göttingen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	KE	Kempten Allgäu, Stadt (Anl. II, Gruppe I) Anl. II, Gruppe II auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Oberall- gäu, Dienststelle Kempten
GP	Göppingen, Land		
GS	Goslar, Land		
GT	Gütersloh in Wiedenbrück , Land		
GV	Grevenbroich, Land		
GZ	Günzburg, Land		

KEH	Kelheim, Land				Nummerngruppen P 1 — Z 999, PA 1 — ZZ 99 und P 1000 — Z 9999 auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Neckar-Kreises, Dienststelle Weinheim a. d. Bergstraße
KF	Kaufbeuren, Stadt (Anl. II Gruppe I a) Anl. II, Gruppe I b auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostallgäu, Dienststelle Kaufbeuren				
KG	Bad Kissingen, Land	MB			Miesbach, Land
KH	Bad Kreuznach (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppen I b und II)	MEP			Meppen, Land
KI	Kiel, Stadt	MES			Meschede, Land
KIB	Donnersbergkreis in Kirchheimbolanden , Land	MG			Mönchengladbach, Stadt
KK	Kempen-Krefeld in Kempen Niederrhein , Land	MH			Mülheim Ruhr, Stadt
KL	Kaiserslautern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MI			Minden-Lübbecke in Minden , Land
KLE	Kleve, Land	MIL			Miltenberg, Land
KN	Konstanz, Land	MM			Memmingen, Stadt (Anl. II, Gruppe I a) Anl. II, Gruppe I b auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Unterallgäu, Dienststelle Memmingen
KO	Koblenz (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Mayen-Koblenz in Koblenz , Land (Anl. II, Gruppe I und Gruppe III a von A 1000 bis R 9999) Stadt Andernach (Anl. II, Gruppe III a von S 1000 bis Z 9999)	MN			Unterallgäu in Mindelheim , Land
KR	Krefeld, Stadt	MO			Moers, Land
KS	Kassel (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	MOD			Ostallgäu in Marktoberdorf , Land
KT	Kitzingen, Land	MOS			Odenwaldkreis in Mosbach , Land
KU	Kulmbach, Land	MR			Marburg-Biedenkopf in Marburg-Lahn , Land
KUN	Hohenlohekreis in Künzelsau , Land	MS			Münster Westfalen (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)
KUS	Kusel, Land	MT			Westerwald in Montabaur , Land
LA	Landshut, Bayern (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	MU			Mühldorf a. Inn, Land
LAT	Vogelsbergkreis in Lauterbach Hessen , Land	MZ			Mainz (Stadt Mainz, Anl. II, Gruppe II) Mainz-Bingen, Land in Mainz (Anl. II, Gruppe Ia, Gruppe I b von AA 1 — XZ 99, Gruppe III a von S 1000 — Z 9999)
LAU	Nürnberger Land in Lauf a. d. Pegnitz , Land				Mainz-Bingen, Land in Bingen (Anl. II, Gruppe I b von YA — ZZ 99 und Gruppe III a von A 1000 — R 9999)
LB	Ludwigsburg, Land	MZG			Merzig-Wadern in Merzig Saar , Land
LD	Landau Pfalz (Stadt, Anl. II, Gruppe I a) Landau-Bad Bergzabern in Landau , Land (Anl. II Gruppen I b und II)	N			Nürnberg, Stadt (Anl. II, Gruppe II) Anl. II, Gruppe I auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Nürnberger Land, Dienststelle Nürnberg
LER	Leer in Leer Ostfriesland , Land	ND			Neuburg-Schrobenhausen in Neuburg a. d. Donau , Land
LEV	Leverkusen, Stadt	NE			Neuss, Stadt
LG	Lüneburg, Land	NEA			Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim in Neustadt a. d. Aisch , Land
LH	Lüdinghausen, Land	NES			Rhön-Grabfeld in Bad Neustadt a. d. Saale , Land
LI	Lindau Bodensee, Land	NEW			Neustadt a. d. Waldnaab, Land
LIF	Lichtenfels, Land	NF			Nordfriesland in Husum , Land
LIN	Lingen in Lingen Ems , Land	NI			Nienburg Weser, Land
LL	Landsberg Lech, Land	NK			Neunkirchen Saar, Land
LM	Limburg-Weilburg in Limburg Lahn , Land	NM			Neumarkt Oberpfalz, Land
LO	Lörrach, Land	NMS			Neumünster, Stadt
LP	Lippstadt, Land	NOH			Grafschaft Bentheim in Nordhorn , Land
LU	Ludwigshafen Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	NOM			Northeim, Land
LUD	Lüdenscheid, Land	NOR			Norden, Land
LUN	Lünen, Land	NR			Neuwied Rhein (Stadt, Anl. II, Gruppen I a und III a Land, Anl. II, Gruppen I b und II)
M	München (Stadt, Anl. II, Gruppen II und III b Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	NU			Neu-Ulm, Land
MA	Mannheim, Stadt (Anl. II, Gruppe II), Nummerngruppen A 1 — N 999, AA 1 — NZ 99 und A 1000 — N 9999 auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Neckar-Kreises, Dienststelle Mannheim	NW			Neustadt Weinstraße, Stadt (Anl. II, Gruppe I) Anl. II, Gruppe II auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bad Dürkheim
		OB			Oberhausen Rheinland, Stadt
		OD			Stormarn in Bad Oldesloe , Land
		OE			Olpe, Land

OF	Offenbach Main (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)	SIG	Sigmaringen, Land
OG	Ortenaukreis in Offenburg , Land	SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis in Simmern , Land
OH	Ostholstein in Eutin , Land	SL	Schleswig-Flensburg in Schleswig , Land
OHA	Osterode Harz, Land	SLS	Saarlouis, Land
OHZ	Osterholz in Osterholz Scharmbeck , Land	SO	Soest, Land
OL	Oldenburg Oldenburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	SOL	Soltau, Land
OP	Rhein-Wupperkreis in Opladen , Land	SP	Speyer, Stadt (Anl. II, Gruppe I b) Anl. II, Gruppe I a auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ludwigs- hafen/Rhein
OS	Osnabrück (Stadt, Anl. II, Gruppen I und III a Land, Anl. II, Gruppe II)	SR	Straubing (Stadt, Anl. II, Gruppen I a und III a) Straubing-Bogen in Straubing (Land, Anl. II, Gruppen I b und II)
OTT	Land Hadeln in Otterndorf , Land	STA	Starnberg, Land
PA	Passau (Stadt, Anl. II, Gruppe I a Land, Anl. II, Gruppen I b und II)	STD	Stade, Land
PAF	Pfaffenhofen Ilm, Land	STH	Schaumburg-Lippe in Stadthagen , Land
PAN	Rottal-Inn in Pfarrkirchen , Land	SU	Rhein-Sieg-Kreis in Siegburg , Land
PB	Paderborn, Land	SW	Schweinfurt (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)
PE	Peine, Land	SWA	Untertaunuskreis in Bad Schwalbach Tau- nus , Land
PF	Pforzheim (Stadt, Anl. II, Gruppe II) Enzkreis in Pforzheim (Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	SY	Grafschaft Hoya in Syke , Land
PI	Pinneberg, Land	SZ	Salzgitter, Stadt
PLO	Plön Holstein, Land	TBB	Main-Tauber-Kreis in Tauberbischofheim , Land
PS	Pirmasens (Stadt, Anl. II, Gruppen I a und III a Land, Anl. II, Gruppe I b)	TE	Tecklenburg, Land
R	Regensburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppen I und III a)	TIR	Tirschenreuth, Land
RA	Rastatt, Land	TOL	Bad Tölz-Wolfratshausen in Bad Tölz , Land
RD	Rendsburg-Eckernförde in Rendsburg , Land	TR	Trier (Stadt, Anl. II, Gruppe I) Trier-Saarburg in Trier (Land, Anl. II, Gruppe II)
RE	Recklinghausen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	TS	Traunstein Oberbayern, Land
REG	Regen, Land	TU	Tübingen, Land
REI	Berchtesgadener Land in Bad Reichenhall	TUT	Tuttlingen, Land
RH	Roth, Land	UE	Uelzen, Land
RI	Grafschaft Schaumburg in Rinteln , Land	UL	Ulm Donau (Stadt, Anl. II, Gruppe I) Alb-Donau-Kreis in Ulm Donau , (Land, Anl. II, Gruppe II)
RO	Rosenheim (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	UN	Unna, Land
ROW	Rotenburg Wümme, Land	VEC	Vechta, Land
RS	Remscheidt, Stadt	VER	Verden in Verden Aller , Land
RT	Reutlingen, Land	VK	Völklingen, Stadt
RUD	Rheingaukreis in Rüdesheim Rhein , Land	VS	Schwarzwald-Baar-Kreis in Villingen-Schwenningen , Land
RV	Ravensburg, Land		
RW	Rottweil, Land	W	Wuppertal, Stadt
RY	Rheydt, Stadt	WAF	Warendorf, Land
RZ	Herzogtum Lauenburg in Ratzeburg , Land	WAN	Wanne-Eickel, Stadt
S	Stuttgart, Stadt	WAR	Warburg Westfalen, Land
SAD	Schwandorf, Land	WAT	Wattenscheid, Stadt
SB	Saarbrücken, Stadtverband	WEM	Wesermünde in Bremerhaven , Land
SC	Schwabach, Stadt (Anl. II, Gruppe I a) Anl. II, Gruppen I b und II auslaufend; Ab- wicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Roth, Dienststelle Schwabach	WEN	Weiden i. d. Opf., Stadt
SE	Segeberg in Bad Segeberg , Land	WES	Rees in Wesel , Land
SF	Oberallgäu in Sonthofen , Land	WF	Wolfenbüttel, Land
SG	Solingen, Stadt	WHV	Wilhelmshaven, Stadt
SHA	Schwäbisch Hall, Land	WI	Wiesbaden, Stadt
SI	Siegen (Stadt, Anl. II, Gruppe I Land, Anl. II, Gruppe II)	WIL	Bernkastel-Wittlich in Wittlich , Land
		WIT	Witten, Stadt
		WL	Harburg in Winsen Luhe , Land
		WM	Weilheim-Schongau in Weilheim Ober- bayern , Land

WN	Rems-Murr-Kreis in Waiblingen , Land	BRK	Brückenau, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bad Kissingen, Dienststelle Bad Brückenau)
WND	St. Wendel, Land	BRL	Blankenburg in Braunlage , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Goslar)
WO	Worms, Stadt (Anl. II, Gruppe II) Anl. II, Gruppe I auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Alzey-Worms in Alzey	BSB	Bersenbrück, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Osnabrück)
WOB	Wolfsburg, Stadt	BU	Burgdorf, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hannover)
WST	Ammerland in Westerstede , Land	BUD	Büdingen Oberhessen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Wetteraukreises, Dienststelle Büdingen)
WT	Waldshut, Land	BUL	Burglengenfeld, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schwandorf, Dienststelle Burglengenfeld)
WTM	Wittmund, Land	BZA	Bergzabern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Landau-Bad Bergzabern in Landau)
WU	Würzburg (Stadt, Anl. II, Gruppe II Land, Anl. II, Gruppe I)	CLZ	Zellerfeld in Clausthal-Zellerfeld , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Goslar)
WUG	Weißenburg-Gunzenhausen in Weißenburg Bayern , Land	CR	Crailsheim, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schwäbisch-Hall, Dienststelle Crailsheim)
WUN	Wunsiedel Fichtelgebirge, Land	DIZ	Unterlahnkreis in Diez , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Lahn-Kreises in Bad Ems)
WZ	Wetzlar, Land	DKB	Dinkelsbühl, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ansbach, Dienststelle Dinkelsbühl)
ZW	Zweibrücken, Stadt (Anl. II, Gruppe I a) Anl. II, Gruppe I b auslaufend; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Pirmasens, Dienststelle Zweibrücken.	DS	Donaueschingen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Schwarzwald-Baar-Kreises, Dienststelle Donaueschingen)
b) Noch gültige Unterscheidungszeichen, die — bedingt durch Gebiets- und Verwaltungsreformen — nicht mehr zugeteilt werden und künftig auslaufen		DUD	Duderstadt, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Göttingen)
AL	Altena Westfalen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Lüdenscheid)	EBN	Ebern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Haßberge, Dienststelle Ebern)
AIB	Bad Aibling, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rosenheim, Dienststelle Bad Aibling)	EBS	Ebermannstadt, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Forchheim, Dienststelle Ebermannstadt)
ALZ	Alzenau Unterfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Aschaffenburg, Dienststelle Alzenau i. Ufr.)	ECK	Eckernförde, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rendsburg-Eckernförde in Rendsburg)
BCH	Buchen Odenwald, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Odenwaldkreises, Dienststelle Buchen)	EG	Eggenfelden, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rottal-Inn, Dienststelle Eggenfelden)
BEI	Beilngries, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Eichstätt, Dienststelle Beilngries)	EHl	Ehingen Donau, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Alb-Donau-Kreises, Dienststelle Ehingen)
BGD	Berchtesgaden, Land (Abwicklung der Erkennungsnummern A 1 bis Z 999 durch Zulassungsstelle des Kreises Berchtesgadener Land in Bad Reichenhall; Abwicklung der Erkennungsnummern AA 1 bis ZZ 99 durch Dienststelle Berchtesgaden)	EIN	Einbeck, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Northeim, Dienststelle Einbeck)
BH	Bühl Baden, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rastatt, Dienststelle Bühl/Baden)	ERK	Erkelenz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Heinsberg in Erkelenz)
BID	Biedenkopf, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Marburg-Biedenkopf, Dienststelle Biedenkopf)	ESB	Eschenbach Oberpfalz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neustadt a. d. Waldnaab, Dienststelle Eschenbach i. d. Opf.)
BIN	Bingen Rhein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Mainz-Bingen, Dienststelle Bingen)	EUT	Eutin, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostholstein in Eutin)
BK	Backnang, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rems-Murr-Kreises, Dienststelle Backnang)		
BKS	Bernkastel in Bernkastel-Kues , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bernkastel-Wittlich, Dienststelle Bernkastel-Kues)		
BOG	Bogen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Straubing-Bogen, Dienststelle Bogen)		
BR	Bruchsal, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Karlsruhe, Dienststelle Bruchsal)		

FDB	Friedberg bei Augsburg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Aichach-Friedberg, Dienststelle Friedberg)	HOH	Hofheim Unterfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hassberge, Dienststelle Hofheim i. Ufr.)
FEU	Feuchtwangen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ansbach, Dienststelle Feuchtwangen)	HOR	Horb Neckar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Freudenstadt, Dienststelle Horb)
FKB	Frankenberg Eder, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Waldeck-Frankenberg, Dienststelle Frankenberg)	HOS	Höchstadt Aisch, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Erlangen-Höchstadt, Dienststelle Höchstadt a. d. Aisch)
FUS	Füssen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostallgäu, Dienststelle Füssen)	HUN	Hünfeld, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Fulda, Dienststelle Hünfeld)
FZ	Fritzlar-Homberg in Fritzlar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Schwalm-Eder-Kreises, Dienststelle Fritzlar)	HUS	Husum, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Nordfriesland in Husum)
GD	Schwäbisch Gmünd, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Ostalbkreises, Dienststelle Schwäbisch Gmünd)	HW	Halle Westfalen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Gütersloh, Dienststelle Halle)
GEM	Gemünden Main, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Main-Spessart, Dienststelle Gemünden a. Main)	ILL	Illertissen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neu Ulm, Dienststelle Illertissen)
GEO	Gerolzhofen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schweinfurt)	JUL	Jülich, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Düren)
GK	Geilenkirchen-Heinsberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Heinsberg in Erkelenz)	KEL	Kehl, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Ortenaukreises, Dienststelle Kehl)
GN	Gelnhausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Main-Kinzig-Kreises, Dienststelle Gelnhausen)	KEM	Kemnath, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Tirschenreuth, Dienststelle Kemnath)
GOA	Sankt Goar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Hunsrück-Kreises in Simmern)	KON	Königshofen Grabfeld, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rhön-Grabfeld, Dienststelle Königshofen i. Grabfeld)
GOH	Sankt Goarshausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Lahn-Kreises in Bad Ems)	KOZ	Kötzing, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Cham, Dienststelle Kötzing)
GRA	Grafenau, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Freyung-Grafenau, Dienststelle Grafenau)	KRU	Krumbach Schwaben, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Günzburg, Dienststelle Krumbach)
GRI	Griesbach Rottal, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Passau, Dienststelle Griesbach i. Rottal)	LAN	Landau Isar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dingolfing-Landau, Dienststelle Landau a. d. Isar)
GUN	Gunzenhausen Mittelfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Weißenburg-Gunzenhausen, Dienststelle Gunzenhausen)	LE	Lemgo, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Lippe in Detmold)
HAB	Hammelburg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bad Kissingen, Dienststelle Hammelburg)	LEO	Leonberg Württemberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Böblingen, Dienststelle Leonberg)
HCH	Hechingen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Zollernalbkreises, Dienststelle Hechingen)	LF	Laufen Oberbayern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Berchtesgadener Land, Dienststelle Laufen)
HEB	Hersbruck, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Nürnberger Land, Dienststelle Hersbruck)	LK	Lübbecke Westfalen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Minden-Lübbecke in Minden)
HIP	Hilpoltstein Mittelfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Roth, Dienststelle Hilpoltstein)	LOH	Lohr Main, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Main-Spessart, Dienststelle Lohr a. Main)
HMU	Münden, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Göttingen)	LR	Lahr Schwarzwald, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Ortenau-Kreises, Dienststelle Lahr)
HOG	Hofgeismar, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kassel, Dienststelle Hofgeismar)	MAI	Mainburg Bayern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kehlheim, Dienststelle Mainburg)

MAK	Marktredwitz, Stadt (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Wunsiedel i. Fichtelgebirge, Dienststelle Marktredwitz)	NRU	Neustadt am Rübenberge, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hannover)
MAL	Mallersdorf, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Straubing-Bogen, Dienststelle Mallersdorf)	NT	Nürtingen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Esslingen, Dienststelle Nürtingen)
MAR	Marktheidenfeld, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Main-Spessart, Dienststelle Marktheidenfeld)	OBB	Obernburg Unterfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Miltenberg, Dienststelle Obernburg)
MED	Süderdithmarschen in Meldorf Holstein , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dithmarschen in Heide Holstein)	OCH	Ochsenfurt, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Würzburg, Dienststelle Ochsenfurt)
MEG	Melsungen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Schwalm-Eder-Kreises, Dienststelle Melsungen)	OHR	Oehringen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Hohenlohekreises, Dienststelle Oehringen)
MEL	Melle, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Osnabrück)	OLD	Oldenburg Holstein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ostholstein in Eutin)
MET	Mellrichstadt, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rhön-Grabfeld, Dienststelle Mellrichstadt)	OTW	Ottweiler, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neunkirchen, Dienststelle Ottweiler)
MGH	Bad Mergentheim, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Main-Tauber-Kreises, Dienststelle Bad Mergentheim)	OVI	Oberviechtach, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schwandorf, Dienststelle Oberviechtach)
MON	Monschau Rheinland, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Aachen)	PAR	Parsberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neumarkt i. d. Opf., Dienststelle Parsberg)
MUB	Münchberg Oberfranken, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hof, Dienststelle Münchberg)	PEG	Pegnitz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bayreuth, Dienststelle Pegnitz)
MUL	Müllheim Baden, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Breisgau-Hochschwarzwald, Dienststelle Müllheim)	PRU	Prüm Eifel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bitburg-Prüm, Dienststelle Prüm)
MUN	Münsingen Württemberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Reutlingen, Dienststelle Münsingen)	REH	Rehau, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hof, Dienststelle Rehau)
MY	Mayen, Land (Abwicklung für Kennzeichen der Anl. II, Gruppen Ia und II, durch Zulassungsstelle des Kreises Mayen-Koblenz, Dienststelle Mayen; für Kennzeichen der Gruppe Ib durch Dienststelle Andernach)	RID	Riedenburg Bayern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kehlheim)
NAB	Nabburg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schwandorf, Dienststelle Nabburg)	ROD	Roding, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Cham, Dienststelle Roding)
NAI	Naila, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hof, Dienststelle Naila)	ROF	Rotenburg Fulda, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hersfeld-Rotenburg, Dienststelle Rotenburg)
NEC	Neustadt bei Coburg, Stadt (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Coburg)	ROH	Rotenburg Hannover, Land (geändert in ROW = Rotenburg Wümme; Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rotenburg Wümme)
NEN	Neunburg vorm Wald, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Schwandorf, Dienststelle Neunburg vorm Wald)	ROK	Rockenhausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Donnersbergkreises, Dienststelle Rockenhausen)
NEU	Hochschwarzwald in Neustadt im Schwarzwald , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Breisgau-Hochschwarzwald, Dienststelle Neustadt)	ROL	Rottenburg Laaber, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Landshut, Dienststelle Rottenburg a. d. Laaber)
NIB	Süd-Tondern in Niebüll Schleswig , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Nordfriesland in Husum)	ROT	Rothenburg ob der Tauber, Stadt und Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ansbach Mittelfranken, Dienststelle Rothenburg o. d. T.)
NO	Nördlingen (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Donau-Ries, Dienststelle Nördlingen)	SAB	Saarburg Bz. Trier, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Trier-Saarburg, Dienststelle Saarburg)
		SÄK	Säckingen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Waldshut, Dienststelle Säckingen)

SAN	Stadtsteinach, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kulmbach, Dienststelle Stadtsteinach)	VIE	Viersen, Stadt (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kempen-Krefeld in Kempen Niederrhein)
SEF	Scheinfeld, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim in Neustadt a. d. Aisch)	VIT	Viechtach, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Regen, Dienststelle Viechtach)
SEL	Selb, Stadt (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Wunsiedel i. Fichtelgebirge, Dienststelle Selb)	VL	Villingen Schwarzwald, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Schwarzwald-Baar-Kreises in Villingen-Schwenningen)
SLE	Schleiden Eifel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Euskirchen)	VOF	Vilshofen Niederbayern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Passau, Dienststelle Vilshofen)
SLG	Saulgau Württemberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Sigmaringen, Dienststelle Saulgau)	VOH	Vohenstrauß, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neustadt a. d. Waldnaab, Dienststelle Vohenstrauß)
SLU	Schlüchtern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Main-Kinzig-Kreises, Dienststelle Schlüchtern)	WA	Waldeck in Korbach, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Waldeck-Frankenberg in Korbach)
SMU	Schwabmünchen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Augsburg, Dienststelle Schwabmünchen)	WD	Wiedenbrück, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Gütersloh in Wiedenbrück)
SNH	Sinsheim Elsenz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Rhein-Neckar-Kreises, Dienststelle Sinsheim)	WEB	Oberwesterwaldkreis in Westerburg Westerwald , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Westerwald, Dienststelle Westerburg)
SOB	Schrobenhausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neuburg-Schrobenhausen, Dienststelle Schrobenhausen)	WEG	Wegscheid Niederbayern, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Passau, Dienststelle Wegscheid)
SOG	Schongau, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Weilheim-Schongau, Dienststelle Schongau)	WEL	Oberlahnkreis in Weilburg , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Limburg-Weilburg, Dienststelle Weilburg)
SPR	Springe, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Hannover)	WER	Wertingen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Dillingen Donau, Dienststelle Wertingen)
STE	Staffelstein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Lichtenfels)	WG	Wangen Allgäu, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ravensburg, Dienststelle Wangen)
STO	Stockach Baden, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Konstanz, Dienststelle Stockach)	WIZ	Witzenhausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Werra-Meißner-Kreises, Dienststelle Witzenhausen)
SUL	Sulzbach-Rosenberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Amberg-Sulzbach, Dienststelle Sulzbach-Rosenberg)	WOH	Wolfhagen Bz. Kassel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Kassel, Dienststelle Wolfhagen)
TON	Eiderstedt in Tönning Nordseebad , Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Nordfriesland in Husum)	WOL	Wolfach, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Ortenaukreises, Dienststelle Wolfach)
TT	Tett nang Württemberg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Bodenseekreises, Dienststelle Tett nang)	WOR	Wolfratshausen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Bad Tölz-Wolfratshausen, Dienststelle Wolfratshausen)
UB	Überlingen Bodensee, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Bodenseekreises, Dienststelle Überlingen)	WOS	Wolfstein, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Freyung-Grafenau in Freyung)
UFF	Uffenheim, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Neustadt a. d. Aisch-Bad Windsheim in Neustadt a. d. Aisch)	WS	Wasserburg Inn, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Rosenheim, Dienststelle Wasserburg a. Inn)
USI	Usingen Taunus, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Hochtaunuskreises, Dienststelle Usingen)	WTL	Wittlage, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Osnabrück, Dienststelle Wittlage)
VAI	Vaihingen Enz, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Ludwigsburg, Dienststelle Vaihingen)	WUM	Waldmünchen, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Cham, Dienststelle Waldmünchen)
VIB	Vilsbiburg, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Landshut, Dienststelle Vilsbiburg)	ZEL	Zell Mosel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Kreises Cochem-Zell in Cochem)
		ZIG	Ziegenhain Bz. Kassel, Land (Abwicklung durch Zulassungsstelle des Schwalm-Eder-Kreises, Dienststelle Ziegenhain)

Anhang 2

Anlage II

(§ 23 Abs. 2)

Reihenfolge für die Ausgabe
der in einer Buchstaben- und Zahlengruppe darzustellenden
Fahrzeugerkennungsnummern der Kraftfahrzeugkennzeichen*)

Einteilung	Zahl der Fahrzeugerkennungsnummern	
Gruppe I		
a) A 1 — A 999 bis Z 1 — Z 999 (A, C usw. bis Z jeweils von 1 bis 999) nach der obersten waagerechten Buchstabenreihenfolge der Anlage III	}	= 20 × 999 = 19 980 Fahrzeuge
b) AA 1 — AA 99 bis ZZ 1 — ZZ 99 (AA, AC usw. bis ZZ nach den waagerechten Reihen der Anlage III jeweils von 1 — 99)		= 20 × 20 × 99 = <u>39 600 Fahrzeuge</u> 59 580 Fahrzeuge
Gruppe II		
Zusätzlich, wenn Gruppe I nicht ausreicht AA 100 — AA 999 bis ZZ 100 — ZZ 999 (AA, AC usw. bis ZZ nach den waagerechten Reihen der Anlage III jeweils von 100 — 999)	}	= 20 × 20 × 900 = <u>360 000 Fahrzeuge</u> 419 580 Fahrzeuge
Gruppe III		
Zusätzlich, wenn die Gruppen I und II nicht ausreichen		
a) A 1000 — A 9999 bis Z 1000 — Z 9999 (A, C usw. bis Z jeweils von 1000 — 9999) in der obersten waage- rechten Buchstabenreihenfolge der Anlage III	}	= 20 × 9000 = <u>180 000 Fahrzeuge</u> 599 580 Fahrzeuge
b) AA 1000 — AA 9999 bis ZZ 1000 — ZZ 9999 (AA, AC usw. bis ZZ nach den waagerechten Reihen der Anlage III jeweils von 1000 — 9999)		= 20 × 20 × 9000 = <u>3 600 000 Fahrzeuge</u> 4 199 580 Fahrzeuge

*) Falls wegen gleicher Unterscheidungszeichen für den Stadt- und Landkreis oder zusätzlich eingerichteter Verwaltungsstellen besondere Nummerngruppen zugeteilt sind, sind diese in der Anlage I besonders angegeben.

Anhang 3

Anlage IV

(§ 23 Abs. 2)

I. Unterscheidungszeichen der Fahrzeuge der Bundes- und Landesorgane, des Bundesgrenzschutzes, der Deutschen Bundespost, der Deutschen Bundesbahn, der Bundes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Bundeswehr, des Diplomatischen Corps und bevorrechtigter internationaler Organisationen sowie der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik

A. Bund

BD	Dienstfahrzeuge des Bundestages, des Bundesrates, des Bundespräsidialamtes, der Bundesregierung und des Bundesverfassungsgerichts (Auskunft: Bundesministerium für Verkehr, Abt. Straßenverkehr)
BG	Dienstfahrzeuge des Bundesgrenzschutzes (Auskunft: Bundesministerium des Innern, Abt. Bundesgrenzschutz)
BP	Deutsche Bundespost (Auskunft: Posttechn. Zentralamt in Darmstadt)
BW	Bundes Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Auskunft: Bundesministerium für Verkehr, Abt. Wasserstraßen)
DB	Deutsche Bundesbahn (Auskunft: Zentrale Transportleitung — Kraftwagendienst —, Mainz)
Y	Dienstfahrzeuge der Bundeswehr (Auskunft: Zentrale Militärkraftfahrtstelle — ZMK —, Düsseldorf)

B. Länder

B	Berlin Senat und Abgeordnetenhaus, Zulassungsstelle Berlin (West)
BWL	Baden-Württembergische Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle Stuttgart, Stadt
BYL	Bayern Landesregierung und Landtag, Zulassungsstelle München, Stadt

HB

Hansestadt Bremen Senat und Bürgerschaft,
Zulassungsstelle Bremen, Stadt

HEL

Hessen Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Wiesbaden, Stadt

HH

Hansestadt Hamburg Senat und Bürgerschaft,
Zulassungsstelle Hamburg, Stadt

NL

Niedersachsen Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Hannover, Stadt

RPL

Rheinland-Pfalz Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Mainz, Stadt

RWL

Nordrhein-Westfalen Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Düsseldorf, Stadt

SAL

Saarland Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Saarbrücken, Stadtverband

SH

Schleswig-Holstein Landesregierung und Landtag,
Zulassungsstelle Kiel, Stadt

**C. Diplomatisches Corps und
bevorrechtigte internationale Organisationen**

0

Fahrzeuge des Diplomatischen Corps und
bevorrechtigter internationaler Organisationen,
Zulassungsstelle Bonn, Stadt

**D. Ständige Vertretung der Deutschen
Demokratischen Republik**

0

Fahrzeuge der Ständigen Vertretung der
Deutschen Demokratischen Republik, ihres
Leiters und bestimmter Mitglieder (einschließlich bestimmter Familienmitglieder),
Zulassungsstelle Bonn, Stadt

II. Sonderkennzeichen

Auf Antrag ist als amtliches Kennzeichen zuzuteilen
1 — 1 für einen Dienstkraftwagen des Präsidenten
des Deutschen Bundestages,
Zulassungsstelle Bonn, Stadt

Begründung**I.****Allgemeines**

Die Verordnung enthält im wesentlichen die Neufassung der Anlage I (Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke). Die Neufassung der letztmals mit der Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 14. Juli 1972 (BGBl. I S. 1209) nach dem damaligen Stand bekanntgemachten Anlage I ist notwendig, weil inzwischen in den Bundesländern Hessen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Schleswig-Holstein und vor allem in Baden-Württemberg Gebietsveränderungen auf Kreisebene vorgenommen wurden, die sich auf die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge auswirken. Vorabregelungen darüber sind bereits als Berichtigungen Nr. 1 bis 11 im Verkehrsblatt 1972 Seiten 623, 729, 801, 879, im Verkehrsblatt 1973 Seiten 158, 539 und 857 sowie im Verkehrsblatt 1974 Seiten 142, 170, 225, 334 bekanntgemacht worden.

Darüber hinaus ist am 1. Mai 1973 die Bayerische Verordnung zur Bestimmung der Namen der Landkreise und der Sitze der Kreisverwaltungen vom 10. April 1973 (BayGVBl. S. 218) in Kraft getreten. Dadurch wird auch dort für die neugebildeten Landkreise die Bestimmung der Unterscheidungszeichen notwendig.

Die Verordnung enthält einige weitere Änderungen, von denen insbesondere folgende zu erwähnen sind:

- besondere Vorschriften für die Geltung einer nach den Rechtsvorschriften der DDR erteilten Fahrerlaubnis und für ihre Umschreibung in eine hiesige Fahrerlaubnis, wenn der Inhaber seinen Wohnsitz in das Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) verlegt hat (§ 14 a StVZO, Artikel 2 dieser Verordnung),
- Sicherstellung, daß die sogenannte Busfahrer-Kurzausbildung mindestens nach einem behördlich genehmigten Ausbildungsplan durchgeführt wird (Änderung des § 15 e Abs. 1),
- Wegfall der Alleinberechtigung eines Importeurs zum Vertrieb von Importfahrzeugen als Voraussetzung für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis, soweit es sich um Importe aus EWG-Mitgliedstaaten handelt (Änderung des § 20),
- Festsetzung des Unterscheidungszeichens für die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik (Änderung des § 23 und der Anlage IV).

II.**Zu den Einzelbestimmungen****1. Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 14 a)**

Die Neuregelung trägt den Besonderheiten Rechnung, die durch den zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik geschlossenen Grundlagenvertrag vom 21. Dezember 1972 (Bundesgesetzbl. 1973 II S. 423) ihren Ausdruck gefunden haben. Entsprechend der bisherigen Übung soll auch zukünftig von den Inhabern einer nach den Rechtsvorschriften der DDR erteilten Fahrerlaubnis, die im Geltungsbereich der StVZO ihren Wohnsitz begründet haben, keine erneute Fahrerlaubnisprüfung verlangt werden. Sie können vielmehr die hiesige Fahrerlaubnis unmittelbar nach der Wohnsitzbegründung erhalten, wenn nicht im Einzelfall Bedenken gegen ihre Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen.

Absatz 2 stellt klar, daß unbeschadet der Vorschriften des Verkehrsvertrages vom 26. Mai 1972 (Bundesgesetzbl. II S. 1449) die nach den Rechtsvorschriften der DDR erteilte Fahrerlaubnis bis zu einem Jahr vom Grenzübertritt an im Geltungsbereich der StVZO zum Führen von Kraftfahrzeugen der entsprechenden Klasse berechtigt. Spätestens bis zum Ablauf dieses Zeitraums muß der Inhaber der DDR-Fahrerlaubnis die hiesige Fahrerlaubnis erworben haben, wenn er weiterhin fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge im Geltungsbereich der StVZO führen will.

2. Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 15 e)

Nach § 15 e Abs. 1 letzter Satz kann die Ausbildungsdauer von 3 Monaten (Absatz 1 Nr. 4 Buchstabe c) noch weiter verkürzt werden, wenn u. a. die zur Ausbildung ermächtigten Stellen bescheinigen, daß der Bewerber ordnungsgemäß ausgebildet worden ist. Hiervon wird in der Praxis häufig von den Betrieben Gebrauch gemacht, deren Eignung für solche Ausbildung behördlich anerkannt worden ist. Um die Ordnungsmäßigkeit der Kurzausbildung zu fördern und ein einheitliches Vorgehen zu gewährleisten, soll die Ausbildung künftig mindestens nach einem von der Anerkennungsbehörde genehmigten Ausbildungsplan durchgeführt werden müssen.

Der Bundesminister für Verkehr wird einen mit den beteiligten Organisationen und Verbänden erarbeiteten und mit den zuständigen obersten Landesbehörden abgestimmten Mindestausbildungsplan im Verkehrsblatt bekanntgeben.

3. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 20)

Mit der Änderung von § 20 Abs. 1 wird einer Verpflichtung aus dem EWG-Recht nachgekommen. Nach der auf Artikel 33 Abs. 7 EWG-Vertrag gestützten Richtlinie der EG-Kommission vom 22. Dezember 1969 — 70/50/EWG — (Amtsblatt der EG vom 19. Januar 1970 Nr. L 13/29) sind mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen sowie sonstige Maßnahmen, die in ihren Wirkungen auf solche Beschränkungen hinauslaufen, unzulässig. So sind nach Artikel 2 Abs. 3 Buchstabe g der vorgenannten Richtlinie auch Maßnahmen nicht zulässig, die den Zugang zum Inlandsmarkt für eingeführte Waren von der Bedingung abhängig machen, daß auf dem Gebiet des Einfuhrmitgliedstaats eine verantwortliche Person oder ein Vertreter bestellt ist.

Deshalb wird eine Regelung für die im Ausland hergestellten Fahrzeuge getroffen, die das EWG-Recht berücksichtigt:

Für die in anderen Mitgliedstaaten hergestellten Fahrzeuge kann die Allgemeine Betriebserlaubnis entweder dem ausländischen Fahrzeughersteller oder seinem Beauftragten erteilt werden (Nr. 1). Handelt es sich um Fahrzeuge, die in einem Drittland hergestellt sind, jedoch aus einem EWG-Mitgliedstaat eingeführt werden, so kann die Erlaubnis nur dem Beauftragten des Fahrzeugherstellers erteilt werden, wobei aber der Beauftragte in einem EWG-Mitgliedstaat ansässig sein muß (Nr. 2).

Nicht gefordert wird, daß der Beauftragte jeweils im Geltungsbereich der StVZO ansässig ist. Falls er jedoch nicht hier ansässig ist, so hat er — ebenso wie der im Ausland ansässige Hersteller — einen hier ansässigen Zustellungsbevollmächtigten zu bestellen. Dies ist erforderlich, weil Schwierigkeiten bei der Zustellung im Ausland nicht ausgeschlossen werden können. Solche Zustellungen können notwendig sein, insbesondere beim Widerruf oder bei der Rücknahme der Betriebserlaubnis. Der Bestellung eines Zustellungsbevollmächtigten steht Artikel 2 Abs. 3 Buchstabe g der EG-Richtlinie 70/50/EWG vom 22. Dezember 1969 nicht entgegen, weil hiernach nur die Forderung nach Bestellung einer „verantwortlichen Person“ oder eines „Vertreters“ auf dem Gebiet des Einfuhrmitgliedstaats verboten ist.

Soweit es sich um Fahrzeuge handelt, die in Nicht-EWG-Mitgliedstaaten hergestellt sind und durch Direkt-Import eingeführt werden, bleibt es bei der alten Regelung (Nr. 3).

Die Änderung des Absatzes 6 ist eine Folge der Änderung in § 20 Abs. 1. Kann künftig dem Beauftragten des Fahrzeugherstellers die Allgemeine Betriebserlaubnis erteilt werden, so muß das Kraftfahrt-Bundesamt auch die Befugnis haben, bei ihm nachzuprüfen, ob die mit der Betriebserlaubnis verbundenen Pflichten erfüllt werden.

Außerdem muß in den Fällen von § 20 Abs. 1 Satz 3 Nr. 1 und 2 die Möglichkeit eröffnet werden, daß die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung

hergestellte Fahrzeugproduktion auf ihre Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ nachgeprüft werden kann. Zu diesem Zweck muß sich der Hersteller oder sein Beauftragter verpflichten, die zur Nachprüfung notwendigen Maßnahmen zu ermöglichen. Wenn die Nachprüfung nicht direkt beim Hersteller oder seinem Beauftragten erfolgen kann, so kann die Verpflichtung z. B. auch in der Weise erfüllt werden, daß der Hersteller oder sein Beauftragter gewährleistet, daß das Kraftfahrt-Bundesamt bei Händlern im Geltungsbereich der StVZO unvermutete Nachprüfungen durchführen kann.

4. Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 23)

Die Änderung berücksichtigt die Einrichtung der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik. Die Dienstfahrzeuge der Ständigen Vertretung und die Fahrzeuge ihrer Mitglieder sowie von deren Familienangehörigen sollen in dem näher beschriebenen Umfang besonders gekennzeichnet werden. Sie werden, da sie dem Diplomatischen Corps nicht zugerechnet werden, in § 23 Abs. 2 besonders genannt. Entsprechendes gilt für die Anlage IV. Sowohl in § 23 als auch in Anlage IV werden ferner die bevorrechtigten internationalen Organisationen aufgenommen, soweit deren Fahrzeuge ebenfalls besondere Kennzeichen führen dürfen.

5. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 72 Abs. 2)

Es handelt sich um notwendige Übergangsbestimmungen.

6. Zu Artikel 1 Nr. 6 (Anlage I)

Die systematische Gliederung der Anlage I in

a) gültige Unterscheidungszeichen und

b) solche, die auslaufen,

wird beibehalten. Der bisherige Abschnitt c), der eine Übergangsregelung für die Auswirkungen der Gebietsreform in Bayern beinhaltete, entfällt. Die für die neugebildeten bayerischen Kreise festgelegten Unterscheidungszeichen sind in den Abschnitt a) eingearbeitet. Bei denjenigen Unterscheidungszeichen, die erst nach und nach auslaufen, ist wie bisher angegeben, welche Verwaltungsstelle für die Abwicklung zuständig ist.

Bei der Festlegung der Unterscheidungszeichen für die neugebildeten Verwaltungsbezirke ist von der bisher gültigen Systematik ausgegangen worden, wie sie bei Gebietsveränderungen auf Kreisebene schon früher allgemein zu Grunde gelegt worden ist, d. h.:

a) Im Falle der Zusammenlegung von Verwaltungsbezirken wird das bereits vorhandene und auf den neuen Kreissitz bezogene Unterscheidungszeichen **b e i b e h a l t e n** oder,

b) wenn dies nicht möglich ist und deshalb ein **n e u e s** Unterscheidungszeichen festgelegt werden muß, wird dieses aus dem Namen des Ortes abgeleitet, in dem der Verwaltungsbezirk seinen Sitz hat.

Aus landschaftsbezogenen Kreisnamen abgeleitete Unterscheidungszeichen sind nicht in Betracht gezogen worden. Sie sind im allgemeinen weniger merkfähig. Die Beibehaltung der bisherigen Systematik hat außerdem den Vorteil, daß anlässlich der bisher durchgeführten Gebietsreformen kaum ein neues, unbekanntes Unterscheidungszeichen eingeführt werden mußte, sondern an schon bekannten Zeichen festgehalten werden konnte. Das ist für die polizeiliche Verkehrsüberwachung ein nicht unbedeutender Vorteil.

7. Zu Artikel 1 Nr. 7 (neugefaßte Anlage II)

Die Einteilung der Fahrzeugerkennungsnummern in die Gruppen I, II und III wurde beibehalten, jedoch wurden die Überschriften neu gefaßt. Dadurch können künftig auch die Fahrzeugerkennungsnummern der Gruppe II von Verwaltungsstellen mit 3 Buchstaben im Unterscheidungszeichen verwendet werden, wenn die Gruppe I nicht ausreicht.

Insbesondere entfallen damit auch etwaige Bedenken, daß bei Stadt- und Landkreisen mit denselben 3-buchstabigen Unterscheidungszeichen die zur Verfügung stehenden Fahrzeugerkennungsnummern nicht mehr ausreichen könnten. Es ist deshalb nicht notwendig, in diesen Fällen für einen der Verwaltungsbezirke oder für beide ein neues 2-buchstabiges Unterscheidungszeichen zu bestimmen.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß nach den Ergänzungsbestimmungen der Anlage V die Buchstaben (bei Kraftträdern auch die Zahlen) in fetter Engschrift ausgeführt sein dürfen, wenn die vorgesehene Höchstlänge des Kennzeichens für die Verwendung der fetten Mittelschrift nicht ausreicht.

Der Einheitlichkeit wegen wird durch Änderung der Ergänzungsbestimmungen zur Anlage V (vgl. Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c, aa) klargestellt, daß bei notwendiger Verwendung der fetten Engschrift diese zunächst für die Buchstabengruppe der Fahrzeugerkennungsnummer in Betracht zu ziehen ist.

8. Zu Artikel 1 Nr. 8 (Anlage III)

Der Hinweis auf Fahrzeuge, die bereits 1957 im Verkehr waren, hat praktisch keine Bedeutung mehr, so daß die bisherige Fußnote entfallen kann.

9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (Anlage IV)

Die Änderung trägt dem Umstand Rechnung, daß a) das Bundespräsidialamt als eigene Behörde auch besonders genannt werden muß, b) das Bundesverfassungsgericht im Gegensatz zu den anderen Gerichten auch ein Verfassungsorgan des Bundes ist. Es ist deshalb gerechtfertigt, die Dienstfahrzeuge des Bundesverfassungsgerichts wie die von Bundestag, Bundesrat, Bundespräsidialamt und Bundesregierung durch das Unterscheidungszeichen „BD“ zu kennzeichnen. Wegen der Kennzeichnung der Fahrzeuge der Ständigen Vertretung der Deutschen Demokratischen Republik, ihrer Mitglieder und deren Familienangehörigen vgl. Begründung zu Artikel 1 Nr. 4.

10. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a und b (Anlage V)

Die zulässige Verwendung von Kennzeichen der Anlage V b ist durch Hinweis auf „Kleinstkraftwagen, an denen sich nach der Konstruktion des Fahrzeugs große Kennzeichen nicht anbringen lassen“, ausreichend konkretisiert. Der gestrichene Klammerhinweis ist nicht erforderlich und in Bezug auf die Rikschas auch überholt.

11. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c, aa (Anlage V)

Siehe die Begründung zu Artikel 1 Nr. 7.

12. Zu Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe c, bb, Nr. 11, 12 und 13 Buchstabe b (Anlagen V, VI, VII und IX)

Das Farbregister 840 wurde inzwischen in Hauptregister „HR“ umbenannt, ist jetzt ständig gültig und daher ohne Datumsangabe.

Außerdem ist der (Reichs-)Ausschuß für Lieferbedingungen und Gütesicherung (RAL) seit 1. Januar 1973 rechtlich selbstständig. Die Zitierweise wurde den vorstehend genannten Änderungen angepaßt.

13. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe a (Anlage IX)

Durch den Wegfall der Forderung, daß auch der schwarze Rand der Prüfplakette nach Anbringung mindestens 0,10 mm erhaben sein muß, wird die Haftfestigkeit der sogenannten Folien-Plakette erhöht.

14. Zu Artikel 2

Artikel 2 stellt klar, daß die Inhaber einer nach den Rechtsvorschriften der DDR erteilten Fahrerlaubnis, die im Geltungsbereich der StVZO ihren Wohnsitz begründet und nach der bisherigen Verwaltungsübung einen hiesigen Ersatzführerschein erhalten haben, auch als Inhaber einer hiesigen Fahrerlaubnis anzusehen sind.

15. Zu Artikel 3

Hierdurch wird erreicht, daß die Ermächtigung zur Neubekanntmachung der StVZO (Artikel 7 der Verordnung vom 20. Juni 1973) die vorliegenden Änderungen einschließt.

16. Zu Artikel 4

Enthält die übliche Berlin-Klausel.

17. Zu Artikel 5

Die Verordnung kann sofort in Kraft treten. Notwendige Übergangsbestimmungen sind in Artikel 1 Nr. 5 (Änderung des § 72 Abs. 2) geregelt.

(VkB1 1974 S. 458)

**Nr. 308 Verkürzte Ausbildung von Kraftomnibussführern;
hier: Musterausbildungsplan**

Bonn, den 24. Juni 1974
StV 2/36.05.07

Durch die Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 30. Juli 1974 (BGBl. I S. 1629; VkB1 1974 S. 458) ist § 15 e Abs. 1 letzter Satz um folgenden Halbsatz ergänzt worden:

„der Bewerber ist von einem im Sinne des Absatzes 1 Nr. 4 Buchstabe c anerkannten Betrieb nur dann ordnungsgemäß ausgebildet worden, wenn sich seine Ausbildung mindestens nach einem Ausbildungsplan gerichtet hat, der von der für die Anerkennung zuständigen Behörde genehmigt worden ist.“

Diese Änderung tritt am 1. Dezember 1974 in Kraft (Artikel 1 Nr. 5 Buchstabe b der genannten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).

Nach Beratung mit den beteiligten Verbänden und Organisationen sowie nach Abstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden empfehle ich, für den zu genehmigenden Ausbildungsplan des amtlich anerkannten Ausbildungsbetriebes nachstehenden Musterausbildungsplan zugrunde zu legen. Der Musterausbildungsplan enthält **Mindestbedingungen**; Ausbildungspläne mit weitergehendem Inhalt stehen ihm also nicht entgegen.

Musterausbildungsplan

für die Kurzausbildung von Bewerbern um die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zum Führen von Kraftomnibussen mit mehr als 14 Fahrgastplätzen gemäß § 15 e Abs. 1 letzter Satz StVZO

Zur weiteren Erläuterung bemerke ich:

Der Mindestausbildungsplan betrifft nur die Fälle, in denen die Bewerber die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Kraftomnibussen **mit mehr als 14 Fahrgastplätzen** und, soweit nicht schon vorhanden, **auch die Fahrerlaubnis der Klasse 2** anstreben. Es besteht z. Z. kein Bedürfnis, einen Musterausbildungsplan auch für die relativ seltenen Fälle aufzustellen, in denen lediglich die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen mit nicht mehr als 14 Fahrgastplätzen begehrt wird.

Bei den Gruppen 1 und 2 handelt es sich um Bewerber für die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, die bereits Inhaber der Fahrerlaubnis der Klasse 2 sind. Die Mindestdauer ihrer Gesamtausbildung zur Vorbereitung auf die nach § 15 e Abs. 1 Nr. 5 StVZO notwendige Prüfung richtet sich nach der Dauer der nachgewiesenen Fahrpraxis auf Fahrzeugen entweder der Klasse 2 oder der Klasse 3.

Bei den Gruppen 3, 4 und 5 handelt es sich hingegen um Bewerber, die zusätzlich zur Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung auch noch die Fahrerlaubnis der Klasse 2 erwerben müssen. Die wiederum von der Dauer einer etwaigen nachgewiesenen Fahrpraxis auf einem Fahrzeug der Klasse 3 abhängige Mindestdauer ihrer Gesamtausbildung schließt also die Vorbereitung sowohl auf die Fahrerlaubnisprüfung der Klasse 2 als auch auf die nach § 15 e Abs. 1 Nr. 5 StVZO notwendige Prüfung ein. Es bestehen keine Bedenken dagegen, beide Prüfungen zusammenhängend abzunehmen.

Ich empfehle weiter vorzuschreiben, daß der anerkannte Ausbildungsbetrieb in seiner Bescheinigung über die ordnungsgemäße Ausbildung des Bewerbers auch anzugeben hat, welche Behörde den Ausbildungsplan genehmigt hat.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

Gruppe	Fahrerlaubnisklasse	Fahrpraxis	Gesamtausbildg. (in Stunden zu je 45 Minuten)	Gesamtausbildung, davon entfallen auf			Von der praktischen Ausbildung entfallen auf		
				Theoretische Ausbildung	Werkstattausbildung (zusätzl. zur Theorie)	Praktische Ausbildung (s. nebenstehende Unterteilung)	Stadtfahrten	Überlandfahrten (auch auf Schnellstraßen) ¹⁾	Nachtfahrten ²⁾
1	2	mindestens 6 Monate auf einem Fahrzeug der Klasse 2 oder mindestens 2 Jahre auf einem Fahrzeug der Klasse 3	135	90	15	30	21	6	3
2	2	weniger als 6 Monate auf einem Fahrzeug der Klasse 2 oder weniger als 2 Jahre auf einem Fahrzeug der Klasse 3	150	90	15	45	33	9	3
3	3	mindestens 2 Jahre auf einem Fahrzeug der Klasse 3	180	105	15	60	45	12	3
4	3	weniger als 2 Jahre auf einem Fahrzeug der Klasse 3	190	105	15	70	50	14	6
5	weder 2 noch 3	keine	250	135	15	100	65	25	10

¹⁾ Überlandfahrten sind so durchzuführen, daß mindestens einmal zwei zusammenhängende Stunden gefahren werden.

²⁾ Nachtfahrten sind so durchzuführen, daß mindestens einmal eine zusammenhängende Stunde gefahren wird.
(VkB1 1974 S. 471)

Nr. 309 Bekanntmachung über Sonderabmachungen nach Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68

Köln, den 8. Juli 1974
IA — 091 —

Aufgrund des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 358/69 werden hiermit die durch Aushang bekanntgemachten Sonderabmachungen mit Ver- oder Entladeorten in der Bundesrepublik Deutschland veröffentlicht:

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
Verladeort in der Bundesrepublik Deutschland Juni 1974						
1248	Bottrop — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen	Gemüse, frisch oder gefroren, und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	zwischen 1,80 DM und 2,10 DM je nach Verkehrsverbindung	1. September 1973 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—25 t
1249	Bottrop — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen	Gemüse, frisch oder gefroren, und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	zwischen 1,80 DM und 2,10 DM je nach Verkehrsverbindung	1. September 1973 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—25 t
1250	Bottrop — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen	Gemüse, frisch oder gefroren, und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	zwischen 1,80 DM und 2,10 DM je nach Verkehrsverbindung	1. September 1973 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—25 t
1251	Mannheim — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen im Verkehr zwischen der Bundesrepu- blik Deutschland und Bel- gien mit jeweils unter- schiedlichen Entgelten (Einzelheiten zu erfragen bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)	Rohzucker und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	—	1. Januar 1974 bis auf weiteres	—
1252	Wie zur Nummer 1251	—	—	—	—	—
1253	Wie zur Nummer 1251	—	—	—	—	—
1254	Wie zur Nummer 1251	—	—	—	—	—
1255	Wie zur Nummer 1251	—	—	—	—	—
1256	Wie zur Nummer 1251	—	—	—	—	—
1257	Hagen — Montignies/ Belgien	Gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen; Breitflachstahl; Stab- und Formstahl, warm gewalzt; Stab- und Formstahl, kalt hergestellt	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	3,30 bfrs	1. Januar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1258	Horrem — Aalter, Roeselare — Adegem, Brügge — Anhee, Antwerpen, Beerse, Brüssel, Kruibeke, Schoten, Turnhout — Cognellee, Jambes, Namur — Harelbeke, Stasegem — Houthalen, Lier, Massenhoven, Tienen — Liège — Lot — Machelen — Onhaye, Tielt — Zonhoven/alle Belgien	oder geschmiedet; Gewalztes Stahlhalbzeug in Blöcken, Brammen, Knüppeln und Platinen; Stürze für Bleche in Rollen (Coils); Walzdraht aus Stahl; Metallwaren, a. n. g. Sand und Kies, a. n. g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	1,90 DM 1,85 DM 1,50 DM 1,35 DM 1,80 DM 1,30 DM 1,20 DM 1,70 DM 1,45 DM 1,65 DM 1,15 DM	1. April 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
1259	Dormagen — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen	Kunststoff-Rohstoffe; Lösungsmittel aus Koh- lenwasserstoff; chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g.; Textilfasern; Stickstoffdüngemittel	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	zwischen 1,75 DM und 4,30 DM je nach Verkehrsverbindung und Güterart	1. Januar 1974 bis auf weiteres	Vorgeschriebene Grenz- übergänge: Niederdorf DNL 9 — Kessenich BNL 6 Frachtberechnung gem. Art. 9 Abs. 2 DBST
1260	Wie zur Nummer 1259	—	—	—	—	—
1261	Dormagen, Leverkusen — Charleroi Krefeld — Charleroi Marl — Tournai Knapsack — Antwerpen Witten — Roeselare/alle Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen im Verkehr von der Bundesrepublik Deutschland nach Belgien mit jeweils unterschied- lichen Entgelten (Einzelheiten zu erfragen bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)	Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g. Stahlhalbzeug, a. n. g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	5 t 10 t 15 t 20 t 47,7 36,8 31,9 30,1 bfrs 46,2 35,7 31,0 29,1 bfrs — 54,9 50,0 bfrs — 29,1 bfrs — 35,2 bfrs	19. Juli 1973 bis auf weiteres	—

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1262	Angsburg, Dachau — Antwerpen, Brüssel, Charleroi Walsum — Antwerpen, Brüssel, Charleroi Walsum — Averbode, Lüttich/ alle Belgien	Papier, Pappe, unbearbeitet	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	65,0 bfrs	1. September 1973 bis 31. Dezember 1974	—
1263	Aachen — Antwerpen/ Belgien und weitere Verkehrs- verbindungen	Sammelgut und weitere Güter der Güterklassen I bis IV (im einzelnen zu erfrä- gen bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)	mindestens 500 t einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	zwischen 16,7 bfrs und 169,8 bfrs je nach Verkehrsverbindung	1. März 1974 bis 31. Mai 1974	—
1264	Wie zur Nummer 1263	—	—	—	—	—
1265	Köln — Antwerpen — Genk/beide Belgien	Fahrzeuge	500 t	2,70 DM 1,90 DM	1. April 1974 bis 30. Juni 1974	unter diese Sonder- abmachung fallen nur Transporte von jeweils 7 oder 8 Fahrzeugen
1266	Köln — Antwerpen/ Belgien	Fahrzeuge	500 t	2,70 DM	1. April 1974 bis 30. Juni 1974	—
1267	Köln — Genk/Belgien	Fahrzeuge	500 t	1,90 DM	1. April 1974 bis 30. Juni 1974	—
1268	Köln — Antwerpen/ Belgien	Fahrzeuge	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,56 DM	8. Mai 1974 bis auf weiteres	Grenzübergang Aachen—Köpfchen (DB 4)
1269	Bochum — Brüssel Duisburg — Brüssel Fulda — Anvers, Brüssel, Turnhout Neuß — Anvers, Brüssel, Turnhout — Tournai Paderborn — Anvers, Brüssel, Turnhout Würzburg — Brüssel — Courtrai	Röhren aus Eisen oder Stahl einschl. Verschluß- und Verbindungsstücke Papier, Pappe, unbearbeitet befördernder Güter	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	32,0 bfrs 30,0 bfrs 43,0 bfrs 30,0 bfrs 35,0 bfrs 42,5 bfrs 45,0 bfrs 47,5 bfrs	1. Februar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20—25 t
1270	Fulda — Anvers, Brüssel, Turnhout Neuß — Anvers, Brüssel, Turnhout — Tournai Paderborn — Anvers, Brüssel, Turnhout	Papier, Pappe, unbearbeitet Furniere, Sperrholz, Holzspanplatten, Holzfaserplatten	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Belgien zu befördernder Güter	43,0 bfrs 30,0 bfrs 35,0 bfrs 42,5 bfrs	1. Februar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20—25 t

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1271	Angaben wie laufende Nr. 889; zusätzlich ab 26. April 1974: Düsseldorf — Lüttich/Belgien	Stab- und Formstahl, warm gewalzt; gewalzte Stahlbleche; Bandstahl, Stahlstreifen, kalt gewalzt; Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g.; Röhren aus Eisen oder Stahl, einschl. Verschluß- und Verbindungsstücke	—	1,45 DM	—	
1272	Angaben wie lfd. Nummer 1262; zusätzlich ab 7. Mai 1974: Augsburg, Dachau Walsum — Averboden, Buggenhout, Courcelle, Drogenbos, Ghlin, Grand Bigard, Halle, Merksem, Turnhout, Zaventem/alle Belgien	—	—	65,0 bfrs 40,0 bfrs	—	—
1273	Uelzen — Cambrai, Douai — Champigneulles, Nancy — Boulogne — Bornoux — Cerences — Lyon — Lavelanet/alle Frankreich	Kakao und Kakaoerzeugnisse; Süßwaren	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	9,43 FF 10,38 FF 10,85 FF 12,74 FF 13,21 FF 13,92 FF 19,34 FF	1. Januar 1974 bis 31. Dezember 1974	Gewicht je Beförderung 21,2 t
1274	St. Ingbert — Paris — Rouen — Aigk (L) — Havre (le) — St. Germain/alle Frankreich	Walzdraht aus Stahl; Eisen- und Stahldraht	500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	2,60 DM 2,88 DM 3,07 DM 3,44 DM 3,54 DM	1. April 1974 bis 30. September 1974	—
1275	Homburg, Merzig, Mettlach — Aix-les-Bains, Angoulême, Annecy und weiteren französischen Entladeorten mit jeweils unterschiedlichen Entgelten (Einzelheiten zu erfragen bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr)	Fliesen, Platten oder sonstige Bauteile aus Steinzeug; Waren aus Steinzeug, Steingut, Porzellan, Fayencen, feinkeramische Waren, sonstige mineralische Erzeugnisse	mindestens 500 t einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	—	1. Mai 1974 bis 31. Juli 1974	—

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1276	Bochum — Gennevilliers/ Frankreich	Andere Einzelteile von Fahrzeugen und Beförderungsmitteln; Einzelteile von Maschinen, Apparaten, Motoren, elektrische und nicht elektrische; Andere Einzelteile von Fahrzeugen und Beförderungsmitteln; Einzelteile von Maschinen, Apparaten, Motoren, elektrische und nicht elektrische; Packmittel, leer, gebraucht	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus Frankreich zu befördernder Güter	6,50 FF	1. Mai 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 22 t
	Rüsselsheim — Gennevilliers/Frankreich			6,50 FF		
1277	Gevelsberg — Colmar/ Frankreich	Einzelteile von Maschinen, Apparaten und Motoren, elektrische und nicht elektrische	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	4,58 DM	1. Juni 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 18—23 t; Vereinbarter Grenzübergang: Breisach (DF 2)
1278	Angaben wie lfd. Nummer 543; zusätzlich ab 17. April 1974: St. Ingbert — Montreuil, Seine St. Denise/ Frankreich	Eisen- und Stahldraht	—	—	—	—
1279	Angaben wie lfd. Nummer 1122; zusätzlich ab 2. Mai 1974: Velpé — Neuf-Brisach/ Frankreich	—	—	2,70 DM	—	Vereinbarter Grenzübergang: Breisach (DF 2)
1280	Angaben wie lfd. Nummer 1008; zusätzlich ab 4. April 1974: Ludwigshafen — Lyon zusätzlich ab 5. April 1974: — Aubervilliers, Stains, Mantes la Jolie, Villiers St. Paul zusätzlich ab 16. April 1974: — Richelieu zusätzlich ab 19. April 1974: — St. Martin du Frene zusätzlich ab 24. April 1974: — Arpent zusätzlich ab 2. Mai 1974: — Villefranche s. Saone/ alle Frankreich	Aluminium und Aluminiumlegierungen, roh Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g.	—	4,00 DM	—	Teil I Artikel 11 DFST gilt entsprechend
				4,30 DM		
				4,00 DM		
				4,68 DM		
				4,41 DM		
				4,41 DM		
				4,41 DM		

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1281	Dinslaken — Rotterdam/ Niederlande und weitere Verkehrs- verbindungen	Abfälle und Schrott aus NE-Metallen, a. n. g.; Aluminium und Aluminium- legierungen, roh; Zink und Zinklegierungen, roh; NE-Metalle und Legierun- gen, roh, a. n. g.; Halbferzeugnisse aus NE-Metallen; Erzeugnisse zur Herstellung von Farben und Färbereifarben, a. n. g.; Kupfer und Kupfer- legierungen, roh; Blei und Bleilegierungen, roh; Aluminiumoxyd und Hydroxid; Ferrolegierungen	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus den Niederlan- den zu befördernder Güter	zwischen 1,30 DM und 2,00 DM je nach Verkehrsverbindung	5. April 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20—25 t; Vereinbarter Grenz- übergang DNL 8
1282	Bottrop — Amsterdam/ Niederlande und weitere Verkehrs- verbindungen	Gemüse, frisch oder gefroren, und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus den Niederlan- den zu befördernder Güter	1,70 DM und 1,80 DM je nach Verkehrsverbindung	1. September 1973 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—25 t
1283	Düsseldorf — Eindhoven/ Niederlande und weitere Verkehrs- verbindungen	Röhren aus Eisen oder Stahl einschl. Verschluß- und Verbindungsstücke; gewalzte Stahlbleche in Platten oder Rollen; Breitflachstahl	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	zwischen 1,60 DM und 2,80 DM je nach Verkehrsverbindung	11. März 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
1284	Bottrop — Amsterdam/ Niederlande und weitere Verkehrs- verbindungen	Gemüse, frisch oder gefroren, und weitere Güterarten der Güter- klassen I bis III	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten einschl. aus den Niederlan- den zu befördernder Güter	1,70 DM und 1,80 DM je nach Verkehrsverbindung	1. September 1973 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 15—20 t
1285	Wie zur Nummer 1284	—	—	—	—	—
1286	Bergheim, Knapsack, Köln, Leverkusen, Lüsldorf — Amsterdam und Rotter- dam/beide Niederlande	Aluminiumoxyd; Kunststoff-Rohstoffe; Waschrohstoffe, Industrie- reinigungsmittel, a. n. g.; Phosphorsäure; Chemische Stoffe und Erzeugnisse, a. n. g.	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,20 DM	5. April 1974 bis 31. Dezember 1974	—
1287	Wie zur Nummer 1286	—	—	—	—	—
1288	Wie zur Nummer 1286	—	—	—	18. April 1974 bis 31. Dezember 1974	—

Lfd. Nr.	Verkehrsverbindungen	Güterart	Gewicht	vereinbarte Beförderungsentgelte je 100 kg	Dauer der Abmachung	wichtigste Sonderbedingungen
1289	Bretten, Ettlingen — Eindhoven, Heemstede, Rotterdam, Ulf, Utrecht/alle Niederlande	Maschinen, Apparate, Motoren, elektrische	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	3,75 DM	1. Januar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
1290	Hagen — Etten-Leur/Düsseldorf — Etten-Leur/Niederlande	Papier, Pappe, unbearbeitet	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,40 DM 2,10 DM	1. Januar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t
1291	Bünde/Westf., Löhne/Westf. — Uden/Niederlande	Holzspanplatten	mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten	2,25 DM	2. Januar 1974 bis auf weiteres	Gewicht je Beförderung 20 t

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Eichhoff

(VkBl 1974 S. 472)

Nr. 310 **Bekanntmachung Nr. 10/74 über Sonderabmachungen nach § 22a des Güterkraftverkehrsgesetzes**

Köln, den 8. Juli 1974
I A - 081

Aufgrund des § 24 des Güterkraftverkehrsgesetzes wird hiermit folgende Sonderabmachung veröffentlicht:
Sonderabmachung Nr. 024

1. Name des Unternehmens: Helmut Pöhlend
2. Verkehrsverbindungen: Hamburg — Straubing
3. Güterart: Bananen
4. Gütermenge: mindestens 500 t jeweils in 3 Monaten
5. Vereinbarte Beförderungsentgelte: 15 t 20 t
DM/100 kg 7,50 6,30
6. Tag des Abschlusses der Sonderabmachung: 10. Juni 1974
7. Dauer der Sonderabmachung: 10. Juni bis 9. Dezember 1974
8. Wichtigste Sonderbedingungen: Nr. 7 der Vorschriften für die Frachtberechnung (RKT Teil II Abschnitt 1) gilt entsprechend

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
Eichhoff

(VkBl 1974 S. 478)

Nr. 311 **Hinweiszeichen auf Verkehrsfunksender**

Bonn, den 15. Juli 1974
StV 4/36.55.02

Nach Beratung mit den zuständigen obersten Landesbehörden wird die Verkehrsblatt-Verlautbarung 1974 S. 99 Nr. 78 wie folgt ergänzt:

In Abschnitt I (Hinweise auf Sender der Landesrundfunkanstalten) ist folgende neue Nummer 5 einzufügen:
„5. Abweichend von der Vwv zu Zeichen 354 bis 377 ist das Zeichen auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen 1500 mm hoch und 1000 mm breit, auf anderen Straßen 1000 mm hoch und 650 mm breit.“

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

(VkBl 1974 S. 478)

Nr. 312 **Kraftfahrt-Versicherung:**
hier: 8. Berichtigung des Verzeichnisses der im Bundesgebiet zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherer

Bonn, den 17. Juli 1974
StV 2/36.78.50

Mit Genehmigung des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen hat sich die

„Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft der Deutschen Beamten-Versicherung“

in
„Deutsche Beamten-Versicherung Aktiengesellschaft“ (DBVS)

umbenannt und den versicherten Personenkreis auf den öffentlichen Dienst beschränkt.

Versicherungsverträge von Versicherungsnehmern, die nicht zu dem beschränkten Personenkreis gehören, wurden durch einen Bestandsübertragungsvertrag auf die „Partner-Gruppe Allgemeine Versicherung AG“ (PVS) übertragen.

Bei der Zusammenarbeit zwischen Kraftfahrzeug-Zulassungsstellen und den Versicherern ist nach Anhörung der obersten Landesbehörden wie folgt zu verfahren:

1. Es erfolgt kein Austausch der §-29a-Bestätigungskarten der DBVS durch eine solche Karte der PVS

Schwierigkeiten, die sich dadurch ergeben konnten, daß die Kfz-Zulassungsstelle zu einem auf die PVS übertragenen Vertrag die Auskunft erteilt, daß Versicherungsschutz bei der DBVS besteht, entstehen in der Praxis nicht, weil

- a) die Vertragsverwaltung und die Schadensregulierung beider Versicherungsunternehmen in gemeinsamen Abteilungen erfolgt,
 - b) die DBVS sich nicht darauf berufen wird, daß die PVS zuständig wäre, wenn aufgrund einer Auskunft der Zulassungsstelle gegen die DBVS Ansprüche erhoben werden zu einer Versicherung, die auf die PVS übertragen wurde.
2. Es wird folgendes in die § 29c-Anzeigen der PVS eingedruckt: „Mit dieser Anzeige werden gleichzeitig Bestätigungskarten (§ 29a StVZO) der Allgemeinen Versicherungs-Aktiengesellschaft der Deutschen Beamten-Versicherung widerrufen.“

Hierdurch soll eine Fehlbearbeitung vermieden werden, die entstehen könnte, wenn die PVS durch eine § 29c-Anzeige die Beendigung eines Versicherungsvertrages mitteilt, zu dem noch eine Bestätigungskarte der DBVS vorliegt.

Ich gebe hiervon Kenntnis und stelle anheim, in der Verlautbarung Nr. 215 im VkB1 1971 S. 315 einen Hinweis auf diese Verlautbarung anzubringen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

(VkB1 1974 S. 478)

Nr. 313 Merkblatt für Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse über die Führerscheinbestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland

Bonn, den 17. Juli 1974
StV 2/36.10.21

Im Einvernehmen mit den zuständigen obersten Landesbehörden gebe ich nachstehend die Neufassung des mit Verlautbarung vom 25. September 1970 (VkB1 1970 S. 686) empfohlenen Merkblatts über die Führerscheinbestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland bekannt.

Das Merkblatt informiert in 7 Fremdsprachen (Englisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Serbo-Kroatisch [Jugoslawisch], Spanisch und Türkisch) die Inhaber ausländischer Fahrausweise über die sie betreffenden deutschen Führerscheinbestimmungen.

Ich empfehle, allen infrage kommenden ausländischen Fahrerlaubnisinhabern — insbesondere den in der Bundesrepublik tätigen ausländischen Arbeitnehmern — ein solches Merkblatt zur Kenntnis zu bringen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

**Merkblatt
über die Führerscheinbestimmungen in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)**

Wer in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führen will, muß im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis sein. Die Bescheinigung über die Fahrerlaubnis ist beim Führen des Kraftfahrzeugs mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhandigen. Als Bescheinigung über die Fahrerlaubnis gilt ein im Bundesgebiet oder im Ausland ausgestellter nationaler oder internationaler Führerschein. Ein ausländischer Führerschein wird nicht anerkannt, wenn der Inhaber zur Zeit der Ausstellung seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Inland hatte. Wer ohne die erforderliche Fahrerlaubnis ein Kraftfahrzeug führt, macht sich nicht nur strafbar, sondern setzt sich auch der Gefahr aus, für einen herbeigeführten Unfallschaden selbst aufkommen zu müssen, weil er keinen Versicherungsschutz genießt.

Ausländischer Internationaler Führerschein

Ein im Ausland ausgestellter Internationaler Führerschein berechtigt den Besitzer, bis zu einem Jahr (vom Ausstellungstage an) in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) Fahrzeuge der entsprechenden Klasse zu führen.

Ausländischer nationaler Führerschein

Ein im Ausland ausgestellter nationaler Führerschein berechtigt den Besitzer, bis zu einem Jahr in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) Fahrzeuge der entsprechenden Klasse zu führen.

Der Zeitablauf für die Jahresfrist beginnt:

1. bei Urlaubs-, Besuchs- oder Geschäftsreisen mit dem Tag des Grenzübertritts,
2. bei Aufnahme eines Beschäftigungsverhältnisses im Bundesgebiet einschließlich Berlin (West) mit dem Tag des ersten Grenzübertritts. Behält der Inhaber der Fahrerlaubnis seinen Wohnsitz im Ausland (Pendler), so beginnt die Jahresfrist mit dem Grenzübertritt, der dem Abschluß des Dienstvertrages mit dem deutschen Arbeitgeber vorausgegangen ist. Spätere Grenzübertritte z. B. bei Heimreisen setzen die Jahresfrist nicht erneut in Lauf.

Zu dem ausländischen Führerschein muß eine Übersetzung in deutscher Sprache mitgeführt werden. Übersetzungen werden insbesondere von den deutschen Automobilclubs gefertigt. Es werden aber auch Übersetzungen anerkannt, die von einer deutschen diplomatischen Vertretung, einem international anerkannten Automobilclub des Ausstellungsstaates, einer amtlichen Stelle des Ausstellungsstaates oder dem Kapitän eines deutschen Schiffes gefertigt sind.

Besteht eine Gegenseitigkeitsvereinbarung zwischen dem Heimatstaat des Inhabers der Fahrerlaubnis und der Bundesrepublik Deutschland, so ist eine Übersetzung nicht erforderlich. Solche Gegenseitigkeitsvereinbarungen wurden bisher mit folgenden Staaten abgeschlossen:

Andorra, Belgien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien mit Nordirland, Hongkong, Irland, Italien, Luxemburg, Monaco, Neuseeland, Niederlande, Norwegen, Portugal, San Marino, Schweden, Schweiz und Senegal.

Deutscher Führerschein

Dauert der Aufenthalt in der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West) länger als ein Jahr, ist stets ein deutscher nationaler Führerschein erforderlich. Dieser ist rechtzeitig — zweckmäßigerweise 3 Monate vor Ablauf der Jahresfrist — bei der für den Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt zuständigen Verwaltungsbehörde zu beantragen. Dabei sind vorzulegen:

1. ein amtlicher Ausweis über die Person des Antragstellers (Personalausweis oder Reisepaß),
2. ein Lichtbild aus neuerer Zeit in der Größe 38 x 52 mm bis 45 x 60 mm, das den Antragsteller ohne Kopfbedeckung im Halbprofil zeigt,
3. der gültige ausländische Fahrausweis (Führerschein),
4. bei Führerscheinen aus Staaten, mit denen keine Gegenseitigkeitsvereinbarung besteht, die Übersetzung des Führerscheins in die deutsche Sprache,
5. eine Bescheinigung über einen bestandenen Sehtest bei einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr.

Der Antragsteller hat außerdem bei der für den Wohnsitz oder ständigen Aufenthaltsort zuständigen Meldebehörde die Erteilung eines Führungszeugnisses zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde (Führerscheinstelle) zu beantragen.

Dem Antragsteller wird die deutsche Fahrerlaubnis für die entsprechende Klasse von Kraftfahrzeugen ohne Fahrerlaubnisprüfung erteilt, wenn er im Besitz einer gültigen ausländischen Fahrerlaubnis ist und

1. keine Bedenken gegen seine Eignung bestehen,
2. er seinen Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Inland hat,

3. er sich seit einem Jahr überwiegend (mehr als 6 Monate) im Inland aufgehalten und während dieser Zeit ein Kraftfahrzeug der beantragten Fahrerlaubnisklasse geführt hat.

Erfüllt der Antragsteller die Voraussetzungen der Nummern 2 oder 3 nicht, wird die Fahrerlaubnis nur erteilt, wenn er ausreichende Kenntnisse der deutschen Verkehrsvorschriften in einer Prüfung nachgewiesen hat.

**Memorandum
on the Regulations
Applicable to Driving Licences
in the Federal Republic of Germany
and Berlin (West)**

Anyone desiring to drive a motor vehicle on public roads in the Federal Republic of Germany and Berlin (West) must have the necessary permission to drive. The driver of a motor vehicle must carry the certificate granting this permission — the driving licence — and on request must hand it over to any authorized person for examination. Such a certificate granting the permission to drive is any national or international driving licence issued in the Federal Republic or any other country. A driving licence made out abroad will not be recognized if the holder had his residence within the Federal territory at the date of issue of the driving licence. Anyone driving a motor vehicle without holding the necessary driving permit will not only be liable to prosecution but runs also the risk of having to compensate for any damage if he gets involved in an accident since he does not enjoy insurance coverage.

Foreign International Driving Licences

An international driving licence issued by a foreign country entitles its holder to drive in the Federal Republic of Germany and Berlin (West) vehicles of the appropriate category for a period of up to one year (reckoned from the date of issue).

Foreign National Driving Licences

A national driving licence of a foreign country entitles its holder to drive in the Federal Republic of Germany and Berlin (West) vehicles of the appropriate category for a period of up to one year.

The prescribed period of one year begins

1. **in the case of holiday and business travels as well as visits** on the date of entry into the territory of the Federal Republic of Germany,
2. **if the person concerned takes up a job in the Federal territory or Berlin (West)** on the day when this person crosses the border for the first time. If the holder of the driving licence retains his residence abroad (commuter), the one-year period begins with the last crossing of the border before the contract of employment with the German employer is concluded. Subsequent crossings of the border, for example on the occasion of a journey home of the person concerned, do not start the one-year period anew.

The holder of a foreign driving licence must carry a German translation of the latter. Translations can be obtained, in particular, from the German automobile clubs. Translations made by German diplomatic missions, an internationally recognized automobile club of the issuing country, an official authority of the issuing country, or the captain of a German ship will, however, also be recognized.

If there is an agreement of reciprocity between the country where the holder of the driving licence comes from and the Federal Republic of Germany, a translation will not be required. Such agreements of reciprocity have up to now been concluded with the following States: Andorra, Belgium, Denmark, Finland, France, Great Britain and Northern Ireland, Greece, Hong Kong, Ireland, Italy, Luxemburg, Monaco, the Netherlands, New Zealand, Norway, Portugal, San Marino, Senegal, Sweden and Switzerland.

The German Driving Licence

If the holder of a foreign driving licence intends to stay in the Federal Republic of Germany or Berlin (West) for

more than one year, he is required to obtain a German driving licence. This licence must be applied for in time — preferably three months prior to the expiration of the one-year period — to the competent administrative authority at his residence. The following documents have to be produced:

1. an official identity paper of the person applying for the driving licence (identity card or passport),
2. a recent photograph (38 x 52 mm to 45 x 60 mm) showing the applicant in half profile and without headgear,
3. the valid foreign driving licence,
4. in the case of driving licences issued by States with which the Federal Republic of Germany has not concluded an agreement of reciprocity, a German translation of this driving licence,
5. a certificate that a vision test has been passed at a technical inspection station for motor vehicles.

The applicant must furthermore apply to the competent registration office at his residence for the issuance of a certificate of good conduct which has to be submitted to the administrative authority (office issuing the driving licence).

The applicant will be handed out the German driving licence without a driving test, if he holds a foreign driving licence, for the category of vehicle, for which the latter is valid, and if

1. there are no doubts as to his aptitude,
2. his residence is within the Federal territory,
3. during the past year he has predominantly lived in the Federal Republic (more than six months) and during that time has driven a motor vehicle of the category applied for.

If the applicant does not meet the requirements of item 2 or 3, the driving licence will only be handed out, if he proves in an examination that he has got sufficient knowledge of the German traffic regulations.

**Aide-mémoire
sur les dispositions relatives au permis
de conduire en République fédérale d'Allemagne
y compris Berlin (Ouest)**

Toute personne désireuse de conduire un véhicule sur les voies publiques de la République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest) doit être en possession de l'autorisation requise. Le conducteur de tout véhicule doit être muni d'une attestation établissant qu'il a reçu l'autorisation de conduire — le permis de conduire — et est tenu de présenter celle-ci à toute requête des personnes autorisées. Une telle attestation établissant l'autorisation de conduire est constituée par un permis de conduire national ou international délivré sur le territoire fédéral ou à l'étranger. Un permis de conduire étranger ne sera pas valable si au moment de la délivrance le titulaire avait son domicile ou son lieu de résidence permanente en République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest). Quiconque conduit un véhicule sans être en possession de l'autorisation requise commet non seulement un délit mais court en outre le risque de devoir, en cas d'accident, prendre lui-même en charge le règlement des dommages du fait qu'il ne jouit pas de la couverture d'assurance.

Permis de conduire international étranger

Tout permis de conduire international délivré à l'étranger autorise le titulaire à conduire pour une période d'un an au maximum (à compter de la date de délivrance) des véhicules de la classe correspondante sur les voies publiques de République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest).

Permis de conduire national étranger

Tout permis de conduire national délivré à l'étranger autorise le titulaire à conduire pour une période d'un an au maximum des véhicules de la classe correspondante sur les voies publiques de la République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest).

La période d'un an pour la durée de validité commence à compter:

1. **pour les voyages touristiques, de vacances ou d'affaires le jour du franchissement de la frontière,**
2. **lorsque les intéressés passent un contrat de travail en République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest)** avec le jour du **premier** franchissement de la frontière. Si le titulaire de l'autorisation de conduire conserve son domicile à l'étranger (navetteur), la période d'un an commence à compter au franchissement de la frontière qui précède la conclusion du contrat de travail avec l'employeur allemand. Les franchissements ultérieurs de la frontière, par exemple lors de retours au pays d'origine n'interrompent pas le délai en question.

Le permis de conduire étranger doit être accompagné d'une traduction en langue allemande. Les Automobil-Clubs allemands se chargent habituellement d'effectuer ces traductions. Toutefois, sont également reconnues les traductions faites par les soins d'une mission diplomatique allemande, par un Automobil-Club agréé du pays de délivrance, par un service officiel du pays de délivrance ou par le commandant d'un bateau battant pavillon allemand.

Une telle traduction n'est pas nécessaire si des accords de réciprocité ont été passés entre le pays d'origine du titulaire du permis de conduire et la République fédérale d'Allemagne. De tels accords de réciprocité ont été conclus jusqu'à l'heure actuelle avec les pays suivants:

Andorre, Belgique, Danemark, Finlande, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Grèce, Hongkong, Irlande, Italie, Luxembourg, Monaco, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Portugal, San Marino, Sénégal, Suède et Suisse.

Permis de conduire allemand

Un permis de conduire national allemand est exigé pour toute personne effectuant en République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest) un séjour de plus d'un an. Celle-ci doit introduire la demande en temps voulu — pour des raisons pratiques 3 mois avant l'expiration du délai d'un an — auprès des autorités administratives compétentes du secteur où se trouve son domicile ou son lieu de résidence permanente. Le demandeur doit présenter les pièces suivantes:

1. une pièce d'identité officielle à son nom (carte d'identité ou passeport),
2. une photo récente de format 38 x 52 mm jusqu'à 45 x 60 mm, où il est photographié nu-tête et de demi-profil,
3. l'attestation étrangère valide établissant qu'il a reçu l'autorisation de conduire (permis de conduire),
4. s'il s'agit d'un permis de conduire délivré dans un pays avec lequel il n'existe pas d'accords de réciprocité, une traduction du permis de conduire en langue allemande,
5. une attestation établissant qu'il a passé avec succès un examen de la vue auprès d'un Service technique pour la circulation automobile.

Le demandeur devra en outre demander auprès du Service de recensement compétent pour son domicile ou son lieu de résidence permanente la délivrance d'un certificat de bonne vie et mœurs pour présentation à l'autorité administrative (service responsable pour les permis de conduire).

Le permis de conduire allemand pour la classe correspondante sera délivré au demandeur sans examen en vue de l'obtention du permis de conduire, s'il est en possession d'une attestation étrangère établissant qu'il a reçu l'autorisation de conduire et si

1. il n'y a pas de doutes en ce qui concerne son aptitude,
2. il a son domicile ou son lieu de résidence permanente dans le pays,
3. il a séjourné depuis un an la plupart du temps (plus de six mois) en République fédérale d'Allemagne y compris Berlin (Ouest) et s'il a conduit pendant le

période en question un véhicule appartenant à la classe pour laquelle il demande le permis de conduire.

Si le demandeur ne satisfait pas aux exigences des chiffres 2 ou 3, l'autorisation de conduire ne sera délivrée que s'il prouve par un examen qu'il possède des connaissances suffisantes du Code de la Route allemand.

Όδηγία σχετικά με τας Διατάξεις περί άδειας οδηγήσεως εις την Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου και του Βερολίνου (Δυτικού)

Όποιος θέλει να οδηγήση ένα όχημα εις τας δημοσίουσ δούσ της Όμοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου και του Βερολίνου (Δυτικού), θά πρέπει να είναι κάτοχος της απαιτούμενης άδειας οδηγήσεως. Τό Πιστοποιητικόν περί της υπάρξεως της άδειας αυτής — τό «δίπλωμα» ή τό FÜHRERSCHHEIN, όπως λέγεται εις την Γερμανικήν γλώσσαν — όφείλει να τό έχη μαζί του ό οδηγός του όχηματος και να τό παραδίδη πρός έλεγchon εις τας αρμόδια πρόσωπα, όταν του τό ζητούν. Ως πιστοποιητικόν άδειας οδηγήσεως ισχύει τό δίπλωμα, τό όποιον έχει αποκτήσει κανείς εις την Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας ή τό διεθνές δίπλωμα, τό όποιον έχει αποκτήσει κανείς εις τό έξωτερικόν. Ένα ξένο δίπλωμα αυτοκινήτου δέν αναγνωρίζεται, όταν ό κάτοχος του την ήμερομηνίαν της εκδόσεώς του είχε την κατοικίαν του ή διέμενε εις τό έσωτερικόν (Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας) μονίμως. Όποιος οδηγεί ένα όχημα χωρίς την απαιτούμενην άδειαν οδηγήσεως, δέν φέρει μόνον ποινικήν ευθύνην, αλλά επί πλέον διατρέχει τόν κίνδυνον να υποχρεωθή να καταβάλη ό ίδιος τας έξοδα που είναι δυνατόν να προκληθούν από τυχόν ατύχημα, διότι δέν τόν προστατεύει ούδεμία ασφάλεια.

Έίναι Διεθνείς Άδειαι Όδηγήσεως

Αι διεθνείς άδειαι οδηγήσεως, αι όποιαι εκδίδονται εις τό έξωτερικόν, παρέχουν τό δικαίωμα εις τούς κατόχους των να οδηγούν επί έν έτος (από της ήμερομηνίας εκδόσεώς των) όχηματα της αντίστοιχου κατηγορίας εις την Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου και του Δυτικού Βερολίνου.

Έίναι Έθνικαι Άδειαι Όδηγήσεως

Αι έναι άδειαι οδηγήσεως, αι όποιαι έχουν εκδοθή εις τό έξωτερικόν, παρέχουν τό δικαίωμα εις τούς κατόχους των να οδηγούν επί έν έτος όχηματα της αντίστοιχου κατηγορίας εις την Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου και του Δυτικού Βερολίνου.

Η έτησία προθεσμία της ισχύος της ξένης άδειας αρχίζει:

1. **Εις ταξείδια διακοπών, επισκέψεων ή έμπορικά τοιαυτα** με την ήμεραν διαβάσεως των συνόρων.
2. **Κατά την ανάληψιν σχέσεως εργασίας εις την Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν της Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου και του Δυτικού Βερολίνου**

με την ήμεραν της πρώτης διαβάσεως των συνόρων. Έάν ό κάτοχος της άδειας οδηγήσεως διατηρή την κατοικίαν του εις τό έξωτερικόν (μετακινούμενος από τόπον εις τόπον), τότε ή έτησία προθεσμία αρχίζει με την διάβασιν των συνόρων που έγινε προτού υπογραφη ή υπηρεσιακή σύμβασις με τόν Γερμανόν εργοδότην.

Διαβάσεις συνόρων, αι όποιαι πραγματοποιούνται μετέπειτα, π. χ. όταν ταξιδεύη κανείς πρός την πατρίδα του, δέν θέτουν εκ νέου εις ισχύν την έτησίαν προθεσμίαν.

Η ξένη άδεια οδηγήσεως θά πρέπει να συνοδεύηται από μίαν μεταφρασιν εις την Γερμανικήν γλώσσαν. Αι μεταφράσεις διενεργούνται συνήθως από τας Γερμανικάς λέσχας αυτοκινήτων. Αναγνωρίζονται όμως και μεταφράσεις αι όποιαι έχουν γίνει από μίαν Γερμανικήν Διπλωματικήν Αντιπροσωπείαν από μίαν διεθνώς ανεγνωρισμένην λέσχην αυτοκινήτων της χώρας εκδόσεως της άδειας, από μίαν κρατικήν υπηρεσίαν της χώρας εκδόσεως της άδειας, ή από τόν κυβερνητήν ένός Γερμανικού πλοίου.

Έάν ύφίσταται συμφωνία αμοιβαιότητος μεταξύ της χώρας του κατόχου της άδειας οδηγήσεως και της Όμοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, τότε δέν είναι απαραίτητος ή μεταφρασσις. Τοιούτου είδους συμφωνία αμοιβαιότητος έχουν υπογραφη μέχρι σήμερα με τας κάτωθι χώρας:

Ανδόρραν, Βέλγιον, Δανίαν, Φινλανδίαν, Γαλλίαν, Ελλάδα, Μεγάλην Βρεταννίαν και Βόρειον Ίρλανδίαν, Χόνγκ-Κόνγκ,

Ίσλανδίαν, Ίταλίαν, Λουξεμβούργον, Μονακό, Νέαν Ζηλανδίαν, Κάτω Χώρας, Νορβηγίαν, Πορτογαλίαν, Άγιον Μαρίνον, Σουηδίαν, Έλβετίαν καί Σενεγάλην.

Γερμανική άδεια οδηγήσεως (FÜHRERSCHEIN)

Έφ' όσον ή παραμονή εις τήν Όμοσπονδιακήν Δημοκρατίαν τής Γερμανίας συμπεριλαμβανομένου καί του Δυτικού Βερολίνου, διαρκεί πέραν του ένός έτους, είναι πάντοτε απαραίτητος μία Γερμανική έθνική άδεια οδηγήσεως. Πρός τόν σκοπόν αυτόν θά πρέπει νά υποβληθῇ έγκαιρώς — καλλίτερα 3 μήνες πρό τής λήξεως τής έτησίως προθεσμίας — σχετική αίτησις εις τήν άρμοδίαν διά τόν τόπον κατοικίας ή μονίμου διαμονής του αίτούντος ύπηρεσίαν. Μέ τήν αίτησιν θά πρέπει νά συνοβληθούν

1. Έπίσημον έγγραφον πιστοποιούν τήν ταυτότητα του αίτούντος (άστυνομική ταυτότης ή Διαβατήριον),
2. Μία πρόσφατος φωτογραφία μεγέθους από 38 x 52 μέχρι 45 x 60 χιλιοστών, εις τήν όποιαν νά εικονίζεται ό αίτών χωρίς κάλυμμα τής κεφαλής καί εις στάσιν ήμιορθή, καί
3. Η ισχύουσα ξένη άδεια οδηγήσεως,
4. Όταν πρόκειται περί άδειών οδηγήσεως, αί όποιαί έχουν έκδοθῇ εις χώρας μετά των όποίων δέν ύφίσταται συμφωνία άμοιβαιότητος, απαιτείται ή μετάφρασις τής άδειας οδηγήσεως εις τήν Γερμανικήν γλώσσαν,
5. Πιστοποιητικόν μιάς τεχνικής ύπηρεσίας έλέγχου κυκλοφορίας όχημάτων, εκ του όποιου νά εμφαίνεται, ότι έγγένετο επιτυχώς όφθαλμολογική εξέτασις.

Έκτός των άνωτέρω ό αίτών ύποχρεούται νά υποβάλῃ αίτησιν εις τήν άρμοδίαν ύπηρεσίαν του τόπου κατοικίας του ή τής μονίμου διαμονής του, όπου τυγχάνει δηλωμένος, περί χορηγήσεως πιστοποιητικού διαγωγής, προς ύποβολήν εις τήν ύπηρεσίαν έκδόσεως άδειών οδηγήσεως.

Η Γερμανική άδεια οδηγήσεως διά τήν άνάλογον κατηγορίαν όχημάτων, χορηγείται εις τόν αίτούντα άνευ τής σχετικής εξέτασεως, εάν όστος είναι κάτοχος μιάς ισχύουσας ξένης άδειας οδηγήσεως καί έφ' όσον:

1. Δέν ύφίσταται ένδοιασμός περί τής καταλληλότητός του,
2. Έχει τήν κατοικίαν ή τήν μόνιμον διαμονήν του εις τό έσωτερικόν,
3. Διέμνε κατά τό τελευταίον έτος κυρίως εις τό έσωτερικόν (πέραν των 6 μηνών) καί κατά τό διάστημα αυτό ώδηγούσε ένα όχημα τής κατηγορίας, διά τήν όποιαν ζητείται ή άδεια οδηγήσεως.

Έάν ό αίτών δέν εκπληροί τας προϋποθέσεις ύπ' αρ. 2 καί 3, ή άδεια οδηγήσεως του χορηγείται μόνον έφ' όσον διαπιστωθῇ κατόπιν σχετικής εξέτασεως, ότι κατέχει επαρκώς τας διατάξεις περί τής Γερμανικής οδικής κυκλοφορίας.

Αντίση

σui regolamenti vigenti nella Repubblica Federale di Germania incluso Berlino Ovest per le patenti di guida di autoveicoli

Chiunque nella Repubblica Federale di Germania incluso Berlino Ovest intenda condurre un autoveicolo su strade pubbliche deve essere in possesso della necessaria autorizzazione. Quando si conduce un autoveicolo, bisogna portare con se la suddetta autorizzazione, cioè la patente di guida, ed esibirla su richiesta alle persone competenti per il controllo. È valida, come certificato dell'autorizzazione, una patente di guida nazionale o internazionale rilasciata nel territorio federale oppure nell'estero. Una patente di guida straniera non viene riconosciuta se il titolare all'epoca del rilascio aveva il suo domicilio o la sua residenza stabile nel territorio nazionale tedesco. Chi conduce un autoveicolo senza la necessaria autorizzazione, non soltanto è punibile a termine di legge, ma rischia anche di dover pagare personalmente il pieno risarcimento dei danni eventualmente causati per non godere dell'assistenza prestata dall'assicuratore.

Patente di guida internazionale rilasciata all'estero

Una patente di guida internazionale rilasciata all'estero autorizza il titolare a condurre nella Repubblica Federale di Germania incluso Berlino Ovest autoveicoli della classe corrispondente per la durata di un anno (a partire dalla data di rilascio).

Patente di guida nazionale straniera

Una patente di guida nazionale rilasciata all'estero autorizza il titolare a condurre nella Repubblica Federale di Germania incluso Berlino Ovest autoveicoli della classe corrispondente per la durata massima di un anno.

Lo spazio di un anno incomincia:

1. nel caso di viaggi di ferie, di visita o d'affari il giorno del passaggio della frontiera,
2. nel caso di assumere un rapporto di lavoro nel territorio federale incluso Berlino Ovest il giorno del primo passaggio della frontiera. Se il titolare dell'autorizzazione conserva il suo domicilio nell'estero (frontaliere), il termine di un anno incomincia con il passaggio della frontiera precedente alla stipulazione del contratto di lavoro col datore di lavoro tedesco. Passaggi di frontiera posteriori, per esempio per viaggi di ritorno in patria, non cagionano un nuovo cominciamento del termine di un anno.

La patente di guida straniera dev'essere accompagnata da una traduzione di essa in lingua tedesca. Le traduzioni vengono fatte in generale dai Club automobilistici tedeschi. Sono però anche riconosciute le traduzioni fatte da una rappresentanza diplomatica tedesca, da un club automobilistico straniero, internazionalmente riconosciuto, dello Stato da cui la patente è stata rilasciata, da un'autorità ufficiale di tale Stato oppure dal capitano di una nave tedesca.

Se esiste un accordo di reciprocità tra lo Stato d'origine del titolare della patente e la Repubblica Federale di Germania, non occorre la traduzione. Tali accordi di reciprocità finora conclusi coi seguenti Stati:

Andorra, Belgio, Danimarca, Finlandia, Francia, Gran Bretagna ed Irlanda del Nord, Grecia, Hongkong, Repubblica d'Irlanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Portogallo, San Marino, Senegal, Svezia e Svizzera.

Patente di guida tedesca

Nel caso che la durata del soggiorno nella Repubblica Federale di Germania incluso Berlino Ovest si prolunghi per oltre un anno, occorre sempre una patente nazionale tedesca. L'apposita domanda deve essere presentata in tempo — conviene presentarla tre mesi prima della scadenza del periodo di validità di un anno — all'autorità amministrativa competente per il rispettivo luogo di residenza. La domanda deve essere accompagnata da:

1. un documento ufficiale sulla persona del richiedente (carta d'identità o passaporto),
2. una fotografia di data recente, colle misure tra 38 x 52 e 45 x 60 millimetri, la quale mostri il richiedente a capo scoperto e di mezzo profilo,
3. l'autorizzazione straniera per condurre autoveicoli valida (patente di guida),
4. per patenti rilasciate da Stati con cui non esiste un accordo di reciprocità: la traduzione della patente in lingua tedesca,
5. un certificato su un'esame della vista sostenuto in un posto di collaudo tecnico per il traffico di autoveicoli.

Il richiedente inoltre deve domandare presso le autorità competenti per il suo domicilio o la sua residenza stabile un certificato di buona condotta per presentarlo all'amministrazione pubblica (ufficio patenti di guida).

La patente tedesca per la classe di autoveicoli corrispondente sarà data al richiedente senza esame di guida se possiede una patente di guida straniera valida e se

1. non esistono obiezioni contro la sua idoneità,
2. ha il suo domicilio o la sua residenza stabile nel territorio nazionale,
3. ha dimorato in prevalenza (più di 6 mesi dell'anno passato) nel territorio nazionale e se ha condotto durante questo periodo un'autoveicolo della classe di patente richiesta.

Se il richiedente non compie con le condizioni 2) o 3) la patente sarà concessa soltanto se ha provato in un esame di avere conoscenze sufficienti delle prescrizioni di traffico tedesche.

PODSETNIK

uz propise o vozačkim dozvolama u Saveznoj Republici Nemačkoj uključujući Berlin (Zapad)

Ko na javnim drumovima u Saveznoj Republici Nemačkoj uključujući Berlin (Zapad) želi upravljati motornim vozilom mora posedovati odgovarajuću dozvolu za vožnju. Ovu potvrdu o dozvoli vožnje dužan je svako pri upravljanju vozilom nositi sobom i na zahtev nadležnih lica predložiti je na uvid. Kao potvrda dozvole za vožnju važi ili u Saveznoj Republici ili u inostranstvu izdata nacionalna odnosno internacionalna vozačka dozvola. Inostrana vozačka dozvola ne važi ako je njen vlasnik za vreme izdavanja iste imao svoje sedište odnosno stalno mesto boravka u tuzemstvu. Ko bez odgovarajuće dozvole za vožnju upravlja motornim vozilom, vrši ne samo kažnjivo delo, već se ujedno izlaže opasnosti da usled udesa prouzrokovano materijalnu štetu snosi sâm, budući da ne podleže zaštiti osiguranja.

Inostrana internacionalna vozačka dozvola

U inostranstvu izdata internacionalna vozačka dozvola ovlašćuje posednika iste da u trajanju do jedne godine (od dana ispostave) u Saveznoj Republici Nemačkoj uključujući Berlin (Zapad) upravlja vozilima odgovarajuće kategorije.

Inostrana nacionalna vozačka dozvola

U inostranstvu izdata nacionalna vozačka dozvola ovlašćuje njenog posednika da u roku do jedne godine u Saveznoj Republici Nemačkoj uključujući Berlin (Zapad) upravlja vozilima odgovarajuće kategorije.

Važnost ovog roka od jedne godine počinje:

1. **pri putovanjima na godišnji odmor, u posetu ili u poslovne svrhe** danom prelaska granice,
2. **pri zasnivanju radnog odnosa u Saveznoj Republici uključujući Berlin (Zapad)** danom prvog prelaska granice. Ukoliko posednik dozvole za vožnju zadrži svoje sedište u inostranstvu (i svakodnevno putuje od kuće na radno mesto i obratno), tada počinje važnost ovog roka od jedne godine danom prelaska granice neposredno pred zasnivanje radnog odnosa s nemačkim poslodavcem. Kasniji prelazi granica npr. pri povratku u domovinu ne obnavljaju važnost ovog roka od jedne godine.

Uz inostranu vozačku dozvolu vozač mora nositi sobom i prevod iste na nemačkom jeziku. Ove prevode vrše pre svega nemački putno-moto-klubovi. Isto tako punovažni su i prevodi od strane nemačkog diplomatskog predstavništva, internacionalno priznatog auto-moto-kluba odnosno službenog organa u dotičnoj zemlji ili od kapetana nekog nemačkog broda.

Nemački prevod nije potreban ako postoji između domovine posednika dozvole za vožnju i Savezne Republike Nemačke utanačenje o reciprocitetu (uzajamnosti). Do sada su zaključena utanačenja o reciprocitetu sa sledećim zemljama:

Andorom, Belgijom, Danskom, Finskom, Francuskom, Grčkom, Velikom Britanijom sa Severnom Irskom, Hongkongom, Irskom, Italijom, Luksemburgom, Monakom, Novim Zelandom, Nizozemskom, Norveškom, Portugalom, San Marinom, Švedskom, Švajcarskom i Senegalom.

Nemačka vozačka dozvola (Führerschein)

Ako boravak u Saveznoj Republici Nemačkoj uključujući Berlin (Zapad) traje duže od jedne godine, potrebna je uvek nemačka nacionalna vozačka dozvola.

Ovu dozvolu treba blagovremeno — najbolje **3 meseca** pre isteka jednogodišnjeg roka — zatražiti od nadležnog upravnog organa. Uz molbu se prilažu:

1. službena osobna iskaznica molioca (lična karta ili pasoš),
2. jedna fotografija novijeg datuma veličine 38 x 52 mm do 45 x 60 mm, na kojoj je molilac golglav i u poluprofilu prikazan,
3. važeća inostrana vozačka isprava (vozačka dozvola),
4. uz vozačku dozvolu iz zemalja s kojima ne postoji utanačenje o reciprocitetu, nemački prevod iste,

5. potvrda o položenom testu vida pred Tehničkom Kontrolom saobraćaja motornim vozilima.

Molilac je osim toga dužan zatražiti kod svog prijavnog ureda svedočanstvo o vladanju (Führungszeugnis) koje podnosi uredu za izdavanje vozačkih dozvola.

Bez polaganja vozačkog ispita izdaje se molioocu nemačka dozvola za vožnju za odgovarajuću kategoriju motornog vozila ako je isti u posedu važeće inostrane dozvole za vožnju, a:

1. ne postoji nikakva sumnja u njegovu podobnost,
2. sedište odnosno stalno mesto boravka istog je u tuzemstvu,
3. molilac je već godinu dana pretežno (duže od 6 meseci) boravio u tuzemstvu i za to vreme upravljao motornim vozilom odgovarajuće kategorije, za koje se traži dozvola upravljanja.

Ukoliko molilac ne ispunjava uslove pod t. 2. i 3. izdaje mu se dozvola za vožnju samo tada, ako je na (teoretskom) ispitu dokazao da dovoljno poznaje nemačke saobraćajne propise.

Hoja informativa

Disposiciones sobre el carnet de conducir vigentes en la República Federal de Alemania inclusive Berlín Oeste

Quien desee conducir en la República Federal de Alemania (incluso Berlín Oeste) un automóvil por las vías públicas, ha de estar en posesión del necesario permiso de conducir. El certificado de tal permiso de conducción — el carnet de conducir — ha de llevarse consigo al conducir el automóvil y deberá ser entregado a requerimiento a las personas autorizadas que lo pidan para su comprobación. Es válido, como certificado del permiso de conducir, un carnet de conducir nacional o internacional extendido en el territorio federal alemán o en el extranjero. Un carnet de conducir extendido en el extranjero no será reconocido si su titular en el momento de la entrega tuviera su domicilio o residencia permanente en el territorio nacional alemán. Toda persona que lleve un automóvil sin poseer el requerido permiso para conducir no sólo incurre en pena, sino que también se expone al peligro de hacerse responsable de los daños originados en un accidente causado por él, por no gozar de seguro.

Carnet de conducir internacional extendido en el extranjero

Un carnet de conducir internacional extendido en el extranjero habilita al poseedor a conducir vehículos de la clase correspondiente durante el periodo de un año (contando desde el día de extensión) en la República Federal de Alemania incluso Berlín Oeste.

Carnet de conducir nacional extendido en el extranjero

Un carnet de conducir nacional extranjero autoriza al titular a conducir vehículos de la clase correspondiente durante máximo un año en la República Federal de Alemania incluso Berlín Oeste.

El plazo de un año comienza:

1. **para viajes de placer, de visita o de negocios:** el día del paso de la frontera
 2. **al iniciar una relación laboral en el territorio federal alemán inclusive Berlín Oeste:** el día del primer paso de la frontera. Si el titular del permiso de conducir mantuviere su residencia en el extranjero (trabajador fronterizo), el plazo de un año comenzará con el paso de fronteras precedente a la conclusión del contrato laboral con el empleador alemán.
- Pasos de frontera posteriores (p. ej. para viajes a la patria) no significan el comienzo de un nuevo plazo de un año.

El carnet de conducir extranjero debe ir acompañado de una traducción en alemán. Las traducciones vienen hechas principalmente por los Clubes de Automóvil alemanes, siendo reconocidas también las traducciones hechas por una representación diplomática alemana, un Club de Automóvil reconocido internacionalmente del Estado que extendió el carnet, por un organismo oficial de dicho estado o por el capitán de una nave alemana.

En el caso de existir un Acuerdo de Reciprocidad entre el Estado de origen del titular del permiso para conducir y la República Federal de Alemania, no es necesaria la traducción. Tales Acuerdos de Reciprocidad hasta hoy día fueron convenidos con los Estados siguientes:

Andorra, Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Hongkong, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Monaco, Nueva Zelandia, Noruega, Países Bajos, Portugal, San Marino, Suecia, Suiza y Senegal.

Carnet de conducir alemán

Si la estadia en la República Federal de Alemania se prolongara más de un año, invariablemente es preciso sacar un carnet de conducir nacional alemán. Esto vale también para Berlín Oeste. Tal carnet debe solicitarse con la suficiente antelación — es conveniente observar un plazo de tres meses antes de expirar el plazo de un año — a la Autoridad Administrativa competente para el domicilio del interesado. La solicitud debe acompañarse de:

1. un certificado oficial con la filiación del solicitante (carnet de identidad o pasaporte),
2. una fotografía reciente, tamaño entre 38 x 52 mm y 45 x 60 mm, mostrando al solicitante con la cabeza descubierta y de medio perfil,
3. el permiso de conducir extranjero válido (carnet de conducir),
4. en los casos de carnets de conducir extendidos en Estados con los cuales no existe Acuerdo de Reciprocidad: la traducción del carnet al alemán,
5. un certificado sobre un examen de la vista aprobado en una oficina de verificación técnica para el tránsito de vehículos.

El solicitante además tendrá que gestionar en el Registro Civil competente para su domicilio o residencia permanente un certificado de buena conducta para presentarlo a la Autoridad Administrativa (oficina carnet de conductor).

Al solicitante se le entregará el permiso de conducir para la clase de vehículos correspondiente sin examen si posee un carnet de conducir extranjero válido y si

1. no existen inconvenientes contra su aptitud
2. tiene su domicilio o residencia permanente en el territorio nacional alemán
3. ha permanecido en el territorio nacional alemán la mayor parte (más de 6 meses) del año último y si ha conducido durante este periodo un vehículo de la clase de carnet de conducir solicitada.

Si el solicitante no cumpliera con las condiciones bajo 1. ó 3., el permiso de conducir será otorgado losamente previo examen en el cual tendrá que demostrar conocimientos suficientes de las reglas de circulación alemanas.

Federal Almany'a'da (Batı Berlin dahil) şoförlük ehliyeti hakkında hükümler

Federal Almany'a'da (Batı Berlin dahil) motörlü taşıt kullanmak isteyen kimsenin, şoförlük ehliyetine sahip olması gerekir. Taşıtı kullanan kimse, ehliyetini daima yanında bulundurmalı ve yetkili kimselerin talebi halinde göstermeğe mecburdur. Geçerli olan, Federal Almany'a'da veya başka bir ülkede alınmış millî veya enternasyonal şoförlük ehliyetidir. Başka bir ülkede alınan şoförlük ehliyeti, sahibinin ikamet yeri ehliyetin verildiği sırada Federal Almany'a'da idiyse, geçerli değildir. Ehliyeti olmadan motörlü taşıt kullanan kimse, cezaya uğrayacağı gibi, yapacağı kazadan doğan zararı da ödemek zorundadır. Çünkü bu kimse hiç bir sigortanın himayesinde değildir.

Yabancı ülkelerde alınan enternasyonal ehliyet

Yabancı bir ülkede alınan enternasyonal ehliyet, verildiği tarihten itibaren bir yıl süreyle Federal Almany'a'da (Batı Berlin dahil) ehliyetle belirtilen sınıftaki motörlü taşıtları kullanma hakkını verir.

Yabancı bir ülkede alınan millî ehliyet

Yabancı bir ülkede alınan millî ehliyet, Federal Almanya'da (Batı Berlin dahil) bir yıl süreyle geçerlidir.

Bu bir yıllık süre, aşağıda belirtildiği şekilde hesaplanır:

1. **Tatil, ziyaret ve iş gezilerinde** sınırın geçildiği günden itibaren,
2. **Federal Almany'a'da (Batı Berlin dahil) çalışıldığı takdirde,**

sınırın ilk geçildiği günden itibaren. Ehliyet sahibinin ikamet yeri dışarıda bulunuyorsa (başka bir ülkede oturan ve her gün çalışmak için Federal Almany'a'ya gelenler), bir yıllık süre, Alman işvereniyle iş anlaşmasının yapılmasından önce sınırın geçildiği gün başlar. Meselâ daha sonra eve giderken sınırı geçmek, bir yıllık süreyi yenilemez.

Yabancı ehliyete bir Almanca tercümesinin eklenmesi gerekir. Ehliyet tercümeleri özellikle Alman Otomobil Kulübü tarafından hazırlanır. Fakat bir Alman diplomatik temsilciliği, ehliyeti veren ülkenin enternasyonal otomobil kulübü veya bir resmi makamı ya da bir Alman vapurunun kaptanı tarafından yapılan tercümeler de geçerlidir.

Ehliyet sahibinin ülkesi ile Federal Almany'a arasında mütakabiliyet esasına dayanan bir anlaşma olduğu takdirde, tercümeyle lüzum kalmaz. Halen şu ülkelerle mütakabiliyet esasına dayanan birer anlaşma bulunmaktadır:

Andorra, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Yunanistan, İngiltere ve Kuzey İrlanda, Hongkong, İrlanda, İtalya, Lüksemburg, Monaco, Yeni Zelanda, Hollanda, Norveç, Portekiz, San Marino, İsveç, İsviçre ve Senegal.

Alman ehliyeti

Federal Almany'a'da (Batı Berlin dahil) kalış süresi bir yılı aşarsa, **mutlaka** bir Alman ehliyeti almak gerekir. Bunun için de, vaktinde — en iyisi yıl dolmadan **3 ay** önce — ikamet yerinin bağlı bulunduğu makama müracaat edilmelidir. Dilekçeye şu belgelerin eklenmesi gerekir:

1. Müracaat sahibinin kimliği hakkında resmi belge (kimlik belgesi veya pasaport),
2. Müracaat sahibinin yakın bir tarihte, başı açık, yarım profilden çekilmiş 38 x 52 mm — 45 x 60 mm büyüklükte bir fotoğrafı,
3. Geçerli yabancı şoförlük ehliyeti,
4. Kendileriyle mütakabiliyet esasına dayanan bir anlaşma yapılmamış olan ülkelere ait ehliyetin Almanca tercümesi,
5. Motörlü Taşıt Trafiği için Teknik Kontrol makamınca (Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr) yapılacak görme testinin başarılı olduğuna dair belge.

Müracaat sahibinin ayrıca, ikamet yerinin bağlı bulunduğu yabancı polisinden (Meldebehörde), ehliyet daire-sine ibraz edilmek üzere bir ihmal belgesi alması gerekir.

Müracaat sahibi, geçerli bir yabancı ehliyete sahipse ve

1. Ehliyetine karşı bir şüphe mevcut değilse,
2. İkamet yeri ülke içinde (Almany'a'da) bulunuyorsa,
3. Bir yıldan beri (6 aydan fazla) genellikle Almany'a'da yaşamışsa ve bu süre zarfında almak istediği ehliyetin sınıfına giren bir taşıt kullanmış ise,

Alman ehliyeti kendisine imtihansız verilir.

Müracaat sahibi 2 ve 3 numaradaki şartları haiz değilse, ancak Alman trafik kaidelerini yeteri kadar bildiğini bir imtihanda ispat ettikten sonra ehliyet alabilir.

(VkB1 1974 S. 479)

Nr. 314 Gesetz über das Fahrlehrerwesen vom 25. 8. 1969;

hier: Verzeichnis der Fahrlehrerausbildungsstätten

Bonn, den 17. Juli 1974
StV 10/36.11.01-22

Nachstehend gebe ich eine Änderung des Verzeichnisses der Fahrlehrerausbildungsstätten (VkB1 1972 S. 35, 1973 S. 158 und 833), bekannt:

Lfd. Nr. 14, 21 und 26: mit allen Angaben streichen.

Der Bundesminister für Verkehr

Im Auftrag

(VkB1 1974 S. 484)

Dr. H e l d m a n n

Nr. 315 Bekanntmachung zur Verordnung TSF Nr. 6/74

Bonn, den 19. Juli 1974
StV 3-28.18.11-90/3036 Va 74

Durch die Verordnung TSF Nr. 6/74 über Tarife für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 17. Juli 1974 (Bundesanzeiger Nr. 136 vom 26. Juli 1974) ist der Reichskraftwagentarif gemäß Nachtrag 6/74 geändert worden.

Der Nachtrag ist vom Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) e. V., Frankfurt (Main)-Hausen, Breitenbachstraße 1, zu beziehen.

Inhalt der Änderung:

1. Änderung der Vorschriften für die Frachtberechnung.
2. Änderung und Neuausgabe der Frachtentafel und Frachtsätze.
3. Änderung und Neuausgabe der Allgemeinen Bestimmungen für die Ausnahmetarife und Aufhebung der Umrechnungstabelle.
4. Änderung und Neuausgabe des Ausnahmetarifs 602 (Chemikalien usw.).
5. Änderung der Ausnahmetarife 761 (Papier, Pappe usw.) 990 (Spediteur-Sammelgut).
6. Neuausgabe des Ausnahmetarifs 601 (Düngemittel).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

(VkB1 1974 S. 485)

Nr. 316 Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“

Bonn, den 23. Juli 1974
StV 2/36.08.01

Bei der Beurteilung der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen empfehle ich in Übereinstimmung mit den zuständigen obersten Landesbehörden, das in der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 45, veröffentlichte vom Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beim Bundesminister für Verkehr und beim Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit erstellte Gutachten „Krankheit im Kraftverkehr“ zugrunde zu legen. Sachverständigengutachten sollten auf das Gutachten eingehen und bei Abweichungen von den Leitsätzen des Gutachtens die hierfür maßgebenden Gründe angeben.

Soweit die Richtlinien für die Prüfung der körperlichen und geistigen Eignung von Fahrerlaubnisbewerbern und -inhabern (Eignungsrichtlinien) vom 7. Oktober 1969 (VkB1 1969 S. 637) bei der Auswahl der Gutachter von entsprechenden Empfehlungen des Gutachtens „Krankheit und Kraftverkehr“ abweichen, bestehen keine Bedenken, den Empfehlungen des Gutachtens zu folgen. Ich empfehle, an geeigneter Stelle der Eignungsrichtlinien einen entsprechenden Hinweis anzubringen.

Das Gutachten kann von der Druck- und Verlagsanstalt Neue Presse GmbH, Coburg, bezogen werden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Heldmann

(VkB1 1974 S. 485)

Binnenschifffahrt

Nr. 317 Ufergeldtarife für die bundeseigenen Häfen an den westdeutschen Kanälen und an der Weser

Bonn, den 19. Juli 1974
B 2/28.03.20-20

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover hat im Auftrage des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und öffentliche Arbeiten und mit Zustimmung des Landes

Hessen mit Wirkung vom 1. Juni 1974 den „Tarif für das Ufergeld in den in Niedersachsen und Hessen gelegenen bundeseigenen Häfen an den Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe“ neu festgesetzt.

Ebenso hat der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit Wirkung vom 1. Juni 1974 die „Verordnung zur Änderung der Verordnung NW PR Nr. 2/71 über das Ufergeld in den im Lande Nordrhein-Westfalen gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe“ vom 16. Mai 1974 erlassen.

Die genannten Tarifbestimmungen, die auch im FTB — Frachten- und Tarifierzeuger der Binnenschifffahrt — Nr. 30 vom 27. Juli 1974 veröffentlicht wurden, werden hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Beck

Tarif

für das Ufergeld in den in Niedersachsen und Hessen gelegenen bundeseigenen Häfen an den Bundeswasserstraßen zwischen

Rhein und Elbe
Teil — A
Geltungsbereich

Der Tarif gilt für die in Niedersachsen und Hessen gelegenen bundeseigenen Häfen, Umschlagstellen und Schleusenvorhöfen sowie für das Laden und Löschen auf freier Strecke;

- a) an den Bundeswasserstraßen, die zum Geltungsbereich des Tarifs für die Schifffahrtabgaben auf den Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe vom 7. August 1969 (Verkehrsblatt 1969 S. 471) in der jeweils geltenden Fassung gehören.
- b) an der Weser oberhalb Minden, an der Fulda unterhalb Kassel sowie an der Aller unterhalb Celle.
- c) am Ems-Seitenkanal zwischen Oldersum und Emden.

Teil — B

Allgemeine Bestimmungen

1. Für die Einstufung der Güter in Güterklassen ist das „Güterverzeichnis für den Verkehr auf deutschen Binnenwasserstraßen“ vom 1. April 1959 (Verkehrsblatt 1959 S. 665) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend.
2. Bei der Ufergeldberechnung ist von dem jeweils auf volle Tonnen aufgerundeten Bruttogewicht der Güter auszugehen. Bei Holzladungen ohne Gewichtsangabe wird das Gewicht zugrundegelegt, das auch für die Berechnung der Schifffahrtabgaben maßgebend ist.
3. Die zu erhebenden Beträge sind im einzelnen auf 10 Pfennig abzurunden.
4. Die Ufergeldsätze nach Teil C enthalten keine Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer).
5. Im übrigen gelten die Vorschriften der „Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe“ vom 8. Juni 1973 (Verkehrsblatt 1973 S. 453) in der jeweils geltenden Fassung.

Teil — C
Tarifsätze

Für Güter, die über das Ufer aus- oder eingeladen werden, sind für jede Gewichtstonne zu zahlen:

für Güter der Güterklasse I/II	42 Pf
für Güter der Güterklasse III/IV	32 Pf
für Güter der Güterklasse V	23 Pf
für Güter der Güterklasse VI	13 Pf

Teil — D
Befreiungen

Befreit sind:

1. Güter, die für Endrechnung der Bundesrepublik Deutschland befördert und zur normalen Unterhaltung von Kanal-, Strom- und Hafenanlagen verwendet werden.

2. Güter, die aus dem Ufer ausgebaut oder in das Ufer eingebaut werden.
3. Güter in Fahrzeugen bis 100 t Tragfähigkeit, die im ausschließlichen Verkehr des Küstenkanals zwischen km 3,0 und 64,4 sowie im Verkehr dieses Kanalabschnitts mit den Zweigkanälen des Küstenkanals eingesetzt sind.
4. Güter, die lediglich zur Erfüllung zoll- oder steueramtlicher Vorschriften vorübergehend auf das Ufer gesetzt werden.

Teil — E
Inkrafttreten

Dieser Tarif tritt am 1. Juni 1974 in Kraft. Zum gleichen Zeitpunkt wird der „Tarif für die in Niedersachsen und Hessen gelegenen bundeseigenen Häfen an den Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe“ vom 15. 1. 1971 aufgehoben.

Festgesetzt im Auftrage des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und öffentliche Arbeiten und mit Zustimmung des Landes Hessen.

82 721 Nds/Hess.

Hannover, den 18. März 1974

Wasser- und Schifffahrtsdirektion
Hannover
Braun

Verordnung

zur Änderung der Verordnung NW PR Nr. 2/71 über das Ufergeld in den im Lande Nordrhein-Westfalen gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe
Vom 16. Mai 1974

Auf Grund des § 91 II 15 des Allgemeinen Landrechts und des § 2 des Preisgesetzes vom 10. April 1948 (WiGBI. S. 27), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Januar 1952 (BGBl. I S. 7), des § 1 des Gesetzes über Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen vom 3. Juli 1961 (BGBl. I S. 856) und des § 1 der Verordnung

über die Übertragung von Ermächtigungen der Landesregierung zum Erlass von Rechtsverordnungen vom 17. Oktober 1961 (GV. NW. S. 285) wird verordnet:

Artikel I

Die Verordnung NW PR Nr. 2/71 über das Ufergeld in den im Lande Nordrhein-Westfalen gelegenen bundeseigenen Häfen an den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe vom 14. Januar 1971 (GV. NW. S. 8) wird wie folgt geändert:

1. Teil B Nummern 3 und 4 der Anlage zu der Verordnung erhalten folgende Fassung:
3. Die zu erhebenden Beträge sind im einzelnen auf 10 Pfennig abzurunden.
4. Im übrigen gelten die Vorschriften der Ausführungsbestimmungen zu den Tarifen für die Bundeswasserstraßen zwischen Rhein und Elbe vom 8. Juni 1973 (Verkehrsblatt 1973 S. 453) in der jeweils geltenden Fassung.
2. Teil C der Anlage zu der Verordnung erhält folgende Fassung:

Tarifsätze

Für Güter, die über das Ufer aus- oder eingeladen werden, sind für jede Gewichtstonne zu zahlen:

für Güter der Güterklasse I/II	42 Pf
für Güter der Güterklasse III/IV	32 Pf
für Güter der Güterklasse V	23 Pf
für Güter der Güterklasse VI	13 Pf

3. Teil D Nr. 1 Satz 2 wird gestrichen.

Artikel II

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Juni 1974 in Kraft.

Düsseldorf, den 16. Mai 1974

Der Minister
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Riemer

(VkB1 1974 S. 485)

Nr. 318 Zusammenstellung der am 15. Mai 1974 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen

Bonn, den 19. Juli 1974
B 4/44.00.00/29 M/74

Die nachstehenden Zusammenstellungen werden hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Graf v. d. Schulenburg

Zusammenstellung

der am 15. Mai 1974 gültigen gedruckten Bekanntmachungen für die Schifffahrt auf dem Rhein zwischen km 149,20 und km 865,40, auf dem Neckar, dem Main mit Regnitz und Main-Donau-Kanal, der Lahn, der Mosel zwischen der Mündung und km 242,21 und dem Schifffahrtsweg Rhein—Kleve.

Diese Zusammenstellung erstreckt sich auf die erlassenen, noch gültigen Bekanntmachungen bis einschließlich Bekanntmachung Nr. 27/1974 (ohne 17/1974; 18/1974 und 23/1974).

I. RHEIN

Bemerkung: Diese Zusammenstellung umfaßt nur die gedruckten Bekanntmachungen. Die telefonischen Bekanntmachungen bleiben hiervon unberührt.

Abkürzungen: RheinSchPVO = „Rheinschiffahrtspolizeiverordnung“, BSchSO oder BinSchStrO = „Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung“, MoselSchPVO = „Moselschiffahrtspolizeiverordnung“, RheinSchUO = „Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße“.

A. Geltungsbereich: Rhein v. km 170 (Schweizer Grenze) bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 34/1973 vom 12. 7. 1973
(VkB1 S. 601 — ZRK 1973 — I — 19)

Sicherheitsanforderungen an Fahrzeuge der Schubschiffahrt

I. Begriffsbestimmungen

1. Als Schubverband gilt eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem Fahrzeug mit eigener Triebkraft befindet, das den Verband fortbewegt.

2. Als Schubboot gilt ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, das zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebaut oder eingerichtet ist.
3. Als Schubleichter gilt ein zur Fortbewegung durch Schubboote gebautes oder eingerichtetes Fahrzeug
 - a) ohne eigene Triebkraft oder
 - b) mit Hilfsantrieb, dessen es sich nur bedient, wenn es
 - in einem Schubverband fährt oder
 - außerhalb eines Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vornimmt (z. B. in Häfen oder an Lade- und Löschplätzen).
4. Als Schubplattform gilt eine Plattform am Bug des Schubbootes. Die Plattform, die Öffnungen als Zugang zu den Ankern haben kann, muß so breit und so gebaut sein, daß vom Beginn des Kupplungsmanövers an
 - a) das Schubboot seine Lage zu dem oder den Schubleichtern nicht verändern kann,
 - b) die zum Kupplungsmanöver eingeteilte Schiffsmannschaft leicht und gefahrlos von einem zum anderen Fahrzeug übergehen und die Kupplungsdrähte zwischen dem Schubboot und den Pollern des Schubleichters (der Schubleichter) leicht verlegen kann, ohne daß dabei die Drähte vor dem Spannen zwischen den Fahrzeugen oder an deren Seiten über das Wasser geführt werden müssen.
5. Als Standardschubboot gilt ein Schubboot, das als solches gebaut ist, oder ein zum Schubboot umgebauter Schlepper. Zur Ausrüstung des Standardschubbootes gehören
 - a) eine Schubplattform,
 - b) mechanische Ankerwinden,
 - c) mindestens zwei Spezialwinden zum Spannen der Längsdrähte,
 - d) mindestens ein Heckanker,
 - e) Antriebsmaschinen, die vom Steuerstand aus zu bedienen sind, und
 - f) Einrichtungen im Steuerstand zur Überwachung der Antriebsmaschinen.
6. Der Begriff „Trägerschiffsleichter“ bezeichnet Schubleichter, die auf Grund ihrer Bauweise geeignet sind, an Bord von Seeschiffen befördert zu werden und Binnenwasserstraßen zu befahren.

II. Anwendung der Untersuchungsordnung

1. Schubboote und Schubleichter unterliegen den Vorschriften der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO), sofern nachstehend nicht etwas anderes bestimmt ist.
2. Artikel 25 Ziffer 1 RheinSchUO gilt nicht für Schubboote.
3. Die Artikel 25, 26 Ziffer 1, Artikel 27, 29 und 38 RheinSchUO gelten nicht für Schubleichter.
4. Artikel 36 Ziffer 1, Artikel 39 bis 43 und Artikel 44 Ziffer 1 Abs. 2, Ziffer 3, 5, 6 und 7 RheinSchUO gelten weder für Schubboote noch für Schubleichter.
5. Für Trägerschiffsleichter gelten außerdem folgende Bauvorschriften:
 - a) Wasserdichte Querwände (Schotte) nach Artikel 21 Abs. 2 können entfallen, wenn die Stirnteile so verstärkt sind, daß ihr Widerstandsmoment mindestens 2,5mal so groß ist wie die entsprechenden Teile eines Binnenschiffes, das nach den Mindestvorschriften einer von allen Rheinuferstaaten und Belgien anerkannten Klassifikationsgesellschaft gebaut ist.
 - b) Schwer zugängliche Doppelbodenzellen müssen nur dann lenzbar sein, wenn ihr Rauminhalt 5 % der Wasserverdrängung des Trägerschiffsleichters bei größter zulässiger Einsenkung übersteigt.

c) Zur Verhütung von Unfällen müssen folgende Sicherheitsvorrichtungen vorhanden sein:

- aa) Decks, Gangborde und Lukendeckel müssen so ausgeführt sein, daß sie rutsicher sind. Schräge Flächen sind erforderlichenfalls mit Trittleisten zu versehen.
- bb) Die Außenkanten von Decks und Gangborden müssen durch Geländer von mindestens 900 mm Höhe gesichert sein. Die Geländer können losnehmbar sein. An den Stirnseiten können die Geländer durch Leisten oder Winkel von mindestens 30 mm Höhe ersetzt werden.
- cc) Deckseinrichtungen wie Winden, Poller und dergleichen müssen so angeordnet sein, daß damit ein gefahrloses Arbeiten sichergestellt ist.

III. Schlepptätigkeit der Schubverbände

Schubverbände, die eine Schlepptätigkeit ausüben, müssen den Bedingungen des Artikels 33 RheinSchUO entsprechen. Hierüber ist in dem Anhang zum Schiffsattest des Schubbootes unter „Besondere Bedingungen“ ein Vermerk einzutragen.

IV. Schubboot ohne Schubplattform

Bei einem Schubboot, das nicht mit einer Schubplattform ausgerüstet ist, muß durch geeignete wirksame Vorrichtungen verhindert werden, daß sich sein Bug gegen das Heck des Schubleichters seitlich verschieben kann.

V. Schwimmwesten

An Bord eines jeden Schubleichters, der zur Beförderung gefährlicher Güter nach den Anlagen 9, 10 und 11 der RheinSchPVO dient, und eines jeden Schubleichters, der für den Aufenthalt von Frauen und Kindern eingerichtet ist, muß sich eine Schwimmweste befinden.

VI. Besatzungen

1. Die Besatzung eines Schubverbandes wird gemäß den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung festgesetzt. Sofern der Anhang keine Bestimmungen über die Besatzung enthält, wird diese von der Untersuchungskommission unter Anwendung der Bestimmungen der Ziffer VII festgesetzt.
2. Die Besatzung, die für einen Schubverband vorgeschrieben ist, der aus einem Schubboot mit einem Schubleichter vor diesem besteht, gilt auch für den Fall, daß das Schubboot den Schubleichter längsseits gekuppelt mitführt, sofern diese Zusammenstellung nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für die Schubschiffahrt zugelassen ist und die folgenden Bedingungen erfüllt sind:
 - a) Die Kupplungen der gekuppelten Fahrzeuge müssen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.
 - b) Der Übergang aus der Zusammenstellung der Fahrzeuge nebeneinander in die Zusammenstellung der Fahrzeuge hintereinander und umgekehrt muß leicht auszuführen sein.
3. Wenn nicht alle unter Nummer 2 genannten Bedingungen erfüllt sind, muß der Schubleichter die für einen Schleppkahn gleicher Tragfähigkeit vorgeschriebene Besatzung haben.
4. Eine Frau darf der Besatzung auf Schubverbänden, ausgenommen als Schiffsführer, nicht angehören.
5. Sofern ein Schubverband berechtigt ist, einen oder mehrere nicht zu Schubleichtern umgebaute Kähne längsseits gekuppelt mitzuführen, muß die Besatzung den Bestimmungen des Anhangs zu dieser Verordnung entsprechen, wobei die Kähne als Schubleichter zählen. Die Besatzung ist für jeden Kahn in der Betriebsform A um einen, in den anderen Betriebsformen um zwei Matrosen mit Rheinschifferpatent zu verstärken. Während der Fahrt muß an Bord eines jeden Kahnes mindestens einer der vorgenannten Matrosen Dienst tun.

VII. Ergänzende Bestimmungen

Über diese Verordnung hinaus müssen die Schubverbände und ihre einzelnen Fahrzeuge den Bedingungen genügen, die die Untersuchungskommission im Einzelfalle festsetzt; diese Bedingungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinufestaaten und Belgiens beruhen.

VIII. Versuche

- Zwecks Erteilung des Schiffsattestes für ein Schubboot bestimmt die Untersuchungskommission, welche Schubverbände ihr vorzuführen sind. Sie veranlaßt Versuche mit der oder den Zusammenstellungen, die ihr am ungünstigsten erscheinen.
- Durch diese Versuche muß nachgewiesen werden, daß
 - die Kursstabilität des Schubverbandes ausreicht,
 - ein erheblicher Kurswechsel und ein unmittelbar anschließendes Wiederaufstrecken schnell und leicht durchgeführt werden können,
 - die Fahrtgeschwindigkeit des Schubverbandes im stillen Wasser mindestens 13 km/Std. beträgt. Diese Bedingung gilt nur für Schubboote, die nach dem 1. Oktober 1967 zum erstenmal untersucht werden. Sie gilt ferner nicht für Schubboote, die ausschließlich auf Reeden und in Häfen verkehren,
 - der Schubverband, dessen Länge 86 m überschreitet, Bug zu Tal anhalten kann und dabei nachher vollständig manövrierfähig bleibt,
 - der Schubverband, dessen Länge 86 m nicht überschreitet und der nicht Bug zu Tal anhalten kann, schnell und leicht aufdrehen kann,
 - bei der Zusammenstellung und Auflösung des Schubverbandes die Kupplungen leicht und gefahrlos zu bedienen sind.

Die Untersuchungskommission vergewissert sich außerdem, daß die Kupplungen den schiffahrtspolizeilichen Anordnungen über die Kupplungen von Schubverbänden entsprechen.

- Bei den Versuchen darf die Untersuchungskommission günstige Auswirkungen besonderer Einrichtungen der Schubleichter (Ruderanlage, Antriebseinrichtungen usw.) nur berücksichtigen, wenn diese Leichter immer mit demselben Schubboot eingesetzt werden. In diesem Fall müssen die Namen der zugelassenen Schubleichter in das Schiffsattest des Schubbootes eingetragen werden.

IX. Zusammenstellungen und Höchstabmessungen der Schubverbände

Wenn die Untersuchungskommission feststellt, daß bei den Zusammenstellungen, die nach den schiffahrtspolizeilichen Vorschriften über die Höchstabmessungen noch erlaubt sind, eine ausreichende Sicherheit nicht vorhanden ist, muß sie in das Schiffsattest des Schubbootes die Höchstabmessungen eintragen, die für die einzelnen Abschnitte des Rheins zugelassen werden.

X. Anker der Schubboote und Schubleichter

- Schubboote müssen mit einem oder zwei Heckankern ausgerüstet sein, die ein Gesamtgewicht (G) von mindestens 4000 kg haben. Jedoch brauchen Schubboote, die nur Schubverbände fortbewegen, deren eingetauchter Querschnitt (S) kleiner als 140 m² ist, nur mit Ankern ausgerüstet zu sein, deren Gesamtgewicht (G) sich aus folgender Formel ergibt:

$$G = \frac{4000 \cdot S}{140}$$

Im Schiffsattest sind die zulässigen eingetauchten Querschnitte anzugeben, die dem Gesamtgewicht und den Einzelgewichten der vorhandenen Anker entsprechen.

- Schlepper und Motorgüterschiffe, die zum Schieben von Schubverbänden über 86 m Länge in der Tal-

fahrt verwendet werden sollen, müssen mit Heckankern entsprechend Ziffer 1 ausgerüstet sein.

- Schubleichter, die zur Güterbeförderung bestimmt sind, müssen mit einem oder zwei Bugankern ausgerüstet sein, deren Gesamtgewicht (G) in kg nach folgender Formel zu berechnen ist:

$$G = Z \cdot B \cdot T$$

Darin ist: Z = Erfahrungszahl,

B = Größte Breite des Schubleichters in m, nach dem Schiffsattest,

T = Größte zugelassene Einsenkung in m.

Die Werte der Erfahrungszahl (Z) im Verhältnis zur Tragfähigkeit des Schubleichters sind die folgenden:

Tragfähigkeit	Erfahrungszahl Z
bis 400 t	45
über 400 t bis 650 t	55
über 650 t	60

Trägerschiffsleichter brauchen nicht mit einem Buganker ausgerüstet zu sein.

- Wird das vorgeschriebene Gesamtgewicht der Bug- oder Heckanker auf zwei Anker verteilt, so darf das Gewicht des leichteren Ankers nicht weniger als 45 v. H. des Gewichts (G) betragen.
- Die Bestimmungen dieser Ziffer X sind für alle Fahrzeuge, deren Schiffsattest ab 1. April 1973 ausgestellt oder verlängert wird, anwendbar.

Anhang

Besatzung der Schubverbände

I. Abkürzungen

Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:

A: Tagesfahrt von höchstens 16 Stunden	} innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden
B: verkürzte halbständige Fahrt von höchstens 18 Stunden	
C: halbständige Fahrt von höchstens 20 Stunden	
D: ständige Fahrt von höchstens 24 Stunden	

II. Besatzung der Schubverbände mit Standardschubboot

- Die nachfolgenden Vorschriften sind nur auf Schubverbände mit Standardschubbooten anzuwenden.

- Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 1 — Standardschubboot

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 500 PSe	0	Schiffsführer	1	2	2	2
		oder	Steuerleute	—	—	—	—
		1	Matrosen	1	1	2	2
		oder	Schiffsjungen	—	—	—	—
		2	Maschinenisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	1	2
		3	Schiffsführer	1	2	2	2
		oder	Steuerleute	—	—	—	—
		mehr	Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinenisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2	2

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C	D
2	über 500 bis 750 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	1	1	1	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2	2
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
3	über 750 bis 1000 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
4	über 1000 PSe	0 oder 1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	1	2	2
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
		3 oder mehr	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
			Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
			Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1

3. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den vorstehenden Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

III. Besatzung der Schubverbände mit schiebendem Selbstfahrer

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen der schiebende Selbstfahrer allen Vorschriften des Artikels 40 Ziffer 1 RheinSchUO entspricht und eine Schubplattform hat und — in die nur ein Schubleichter und in keinem Falle ein nicht umgebauter Schleppkahn eingestellt ist.
2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 2 — Schiebender Selbstfahrer

Stufe	Tragfähigkeit des schiebenden Selbstfahrers	Besatzung	A	B	C	D
1	von 15 bis 500 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	—	—	—	—
		Matrosen	2	2	2	3
		Schiffsjungen	—	—	1	—
2	über 500 bis 1000 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	—	—	—	—
		Matrosen	2	2	3	4
		Schiffsjungen	1	1	—	—

Stufe	Tragfähigkeit des schiebenden Selbstfahrers	Besatzung	A	B	C	D
3	über 1000 bis 1600 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	1	1	1	1
		Matrosen	2	2	3	3
		Schiffsjungen	—	—	—	1
4	über 1600 t	Schiffsführer	1	2	2	2
		Steuerleute	1	1	1	1
		Matrosen	2	3	3	4
		Schiffsjungen	1	1	1	—

3. Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung von über 800 PSe ist ein Matrose durch einen Matrosen-Motorwart zu ersetzen.

Auf schiebenden Selbstfahrern mit einer Maschinenleistung bis 800 PSe muß ein Besatzungsmitglied mit der Bedienung und Überwachung der Motoren vertraut sein und ein weiteres Besatzungsmitglied den Motor so weit bedienen können, daß es ihn anzulassen und abzustellen vermag.

4. Sind eine oder mehrere der in Artikel 40 Ziff. 1 RheinSchUO genannten Bedingungen nicht erfüllt, so ist in allen Betriebsformen die in Tabelle 2 vorgeschriebene Besatzung in den Stufen 1 und 2 um einen Schiffsjungen, in den Stufen 3 und 4 um einen Matrosen zu erhöhen.

5. Hat der schiebende Selbstfahrer keine Schubplattform, muß sich die Untersuchungskommission bei jedem Verband die Kupplungsmanöver vorführen lassen.

Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in der Tabelle 2 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

IV. Besatzung der Schubverbände mit einem Schubboot, das aus einem Schlepper umgebaut ist und nicht alle Einrichtungen eines Standardschubbootes hat.

1. Diese Bestimmungen gelten nur für Schubverbände, — in denen das Schlepper-Schubboot den Vorschriften des Artikels 41 Ziffer 1 Buchstaben a, b und c RheinSchUO entspricht und dessen Ankerwinden motorisiert sind und — in die nicht mehr als zwei Schubleichter eingestellt sind.
2. Die Besatzungen müssen betragen:

Tabelle — 3 — Nicht zu einem Standardschubboot umgebauter Schlepper

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl der Schubleichter	Besatzung	A	B	C	D
1	bis 500 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	—	—	—	—
			Matrosen	2	2	3	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
2	über 500 bis 750 PSe	1 oder 2	Matrosen-Motorwarte	1	1	1	2
			Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	2	2	2	3
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	—	—	—	—
			Matrosen-Motorwarte	1	1	2	2
			Schiffsführer	—	—	—	—
			Steuerleute	—	—	—	—

Stufe	Maschinenleistung	Anzahl der Schub-leichter	Besatzung	A	B	C	D
3	über 750 bis 1000 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	4
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1
4	üb. 1000 PSe	1 oder 2	Schiffsführer	1	2	2	2
			Steuerleute	1	1	1	1
			Matrosen	3	2	3	4
			Schiffsjungen	—	—	—	—
			Maschinisten	1	1	1	1
			Matrosen-Motorwarte	—	1	1	1

3. Die Untersuchungskommission muß sich die Kuppelungsmanöver des Verbandes vorführen lassen. Stellt sie dabei fest, daß zur ordnungsmäßigen Ausführung dieser Manöver, insbesondere auch unter ungünstigen Verhältnissen (Regen, Eis usw.), die in Tabelle 3 vorgeschriebene Decksbesatzung nicht ausreicht, muß sie die Besatzung je nach Sachlage verstärken.

4. In Einzelfällen kann die Untersuchungskommission von den obengenannten Bestimmungen abweichen. Diese Abweichungen sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 10/1972

Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden auf dem Rhein

Für die Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden gelten gemäß § 8.04 Buchstabe e) der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung vom 5. August 1970 (BGBl. I S. 1305) die folgenden Vorschriften:

Bei der Zusammenstellung oder Auflösung von Schubverbänden dürfen nur einzelne oder zwei nebeneinander gekuppelte Schubleichter auf kurzen Strecken nur durch ein schiebendes Fahrzeug fortbewegt werden, dessen Schiffsattest die dabei gebildete Formation zuläßt. Ein zusätzlicher vorübergehender Vorspann ist statthaft; in diesen Fällen behält der Führer des schiebenden Fahrzeugs die Führung der Fahrzeuge.

Sind diese Schubverbände über 86 m lang, so müssen sie kopf-vor anhalten können; das gilt nicht, wenn sie sich eines Vorspanns bedienen.

Abweichungen von diesen Vorschriften bedürfen der Erlaubnis der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

Bekanntmachung Nr. 33/1973 vom 16. 7. 1973 (VkB1 S. 601 — ZKR 1973 — I — 20)

Besatzung der Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbände

Die Schiffsuntersuchungskommission kann ausnahmsweise in gewissen Sonderfällen und unter bestimmten Bedingungen bei Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbänden, eine Verringerung der Besatzung in bezug auf die Summe der Besatzungen der einzelnen Fahrzeuge der Zusammenstellung zulassen. Eine Verringerung kann nur zugelassen werden unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs und soll auf einer Empfehlung der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 27/1972 vom 22. 6. 1972 (VkB1 S. 529 — ZKR — I — 22)

Verminderung des Ankergewichts bei neuartigen Ankern

Auf Grund des Artikels 1 a der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße (RheinSchUO) — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 (Bundesgesetzbl. S. 371), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1980), wird abweichend von den Bestimmungen der Anlage E zur RheinSchUO verordnet:

(1) Bei den nachstehend näher bezeichneten Ankertypen ist eine Verminderung des nach der Anlage E der obengenannten Verordnung vorgeschriebenen Ankergewichts um die aus nachfolgender Tabelle ersichtlichen Vom-Hundert-Sätze zugelassen:

Ankertyp	Zugelassene Verminderung des nach Anlage E RheinSchUO vorgeschriebenen Ankergewichts
D'Hone Anker	40 %
Heuss Normal	15 %
Heuss Spezial	30 %
Heuss Kombiniertes Klipp-Stock-Anker	55 %
Pool Anker	40 %
Ha-Du-Anker	40 %
Hansa Anker	40 %
Danforth Anker	50 %

(2) Bei anderen neuartigen Ankertypen ist eine Gewichtsminderung unter der Voraussetzung zulässig, daß ihr Umfang durch gemeinsamen Beschluß der Rheinuferstaaten und Belgiens festgesetzt worden ist.

(3) Das Gewicht der Ankerketten ist ohne Berücksichtigung der Verminderung des Ankergewichts nach Anlage E zur RheinSchUO zu errechnen.

(4) Die Schiffsuntersuchungskommissionen tragen im Schiffsattest ein, daß die Verminderung der Gewichte der in Absatz 1 und 2 genannten neuartigen Ankertypen nur für eine beschränkte Zeit und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs zugelassen ist.

Gültig bis 30. 9. 1974

Bekanntmachung Nr. 1/1972 vom 27. 12. 1971 (VkB1 1972 S. 38 — ZKR 1970 — III — 14)

Zusätzliche Bezeichnung der Fahrzeuge bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter

Die Anlagen 9, 10 und 11 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung gelten abweichend von dem in der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung enthaltenen Wortlaut in folgender Fassung:

„Anlage 9

Beförderung feuergefährlicher Stoffe

Die Bestimmungen der §§ 3.14, 3.21, 3.32 und 3.37 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN anzuwenden, wenn folgendes Gewicht überschritten wird:

- 5000 kg (je Klasse) bei:
 - feuergefährlichen Gasen (F) der Klasse I d, mit Ausnahme der Gase nach Anlage 11;
 - Stoffen der Kategorie K 0 und K 1 der Klasse III a;
- 25 000 kg (je Klasse) bei:
 - Stoffen der Klasse I e, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 5;
 - Stoffen der Klasse II, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffern 12 bis 15;
 - Stoffen der Kategorie K 2 der Klasse III a;
 - Stoffen der Klasse III b, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffern 1, 9, 10 und 11;
 - Stoffen der Klasse III c, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 11.

Anlage 10

Beförderung von explosionsgefährlichen Stoffen

Die Bestimmungen der §§ 3.15, 3.22, 3.33 und 3.38 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN R anzuwenden, wenn das Gewicht der Stoffe 50 kg (je Klasse) überschreitet:

- Stoffe der Klasse Ia, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 15;
- Stoffe der Klasse Ib;
- Stoffe der Klasse Ic, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 1 a;
- Stoffe der Klasse VII, mit Ausnahme der Stoffe der Ziffer 50.

Anlage 11

Beförderung von Ammoniak und anderen gleichgestellten Stoffen

Die Bestimmungen der §§ 3.15, 3.22, 3.33 und 3.38 sind bei der Beförderung der nachstehend genannten Stoffe des ADN R anzuwenden, wenn folgendes Gewicht überschritten wird:

- 1000 kg (je Stoff) bei:
 - folgenden Stoffen der Klasse I d:
 - Borfluorid und Fluor der Ziffer 3;
 - die unter den Ziffern 5 und 8a genannten Stoffe;
 - Chlorwasserstoff der Ziffer 10;
 - Ammoniak der Ziffer 14;
 - Stoffen der Klasse IV a der Ziffern 1, 2 a, 2 b, 3, 4 a, 11, 12 a, 12 b, 12 d, 13, 14, 31 und 81;
 - Stoffen der Klasse V der Ziffern 6 a, 7, 9 und 14.
- 5000 kg bei Stoffen der Kategorie K x der Klasse III a."

Gültig bis 31. 12. 1974

Bekanntmachung Nr. 8/1972 vom 1. 2. 1972
(VkB1 S. 54 — ZKR 1971 — II — 16)

Einsatz von Seeschiffsleichtern auf dem Rhein

- Als „Seeschiffsleichter“ gilt ein Schubleichter, der für die Beförderung an Bord eines Seeschiffes, und für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen gebaut ist.
- Seeschiffsleichter dürfen nicht an die Spitze eines Schubverbandes gesetzt werden.
Die für die jeweiligen Stromabschnitte zuständigen Behörden können jedoch Ausnahmen hiervon zulassen. Diese sollen den Empfehlungen entsprechen, die auf gemeinsamem Beschluß der zuständigen Organe der Rheinuferstaaten und Belgiens beruhen.

Gültig bis 31. 3. 1975

Bekanntmachung Nr. 12/1972 vom 1. 3. 1972
(VkB1 S. 145 — ZKR 1971 — II — 17)

Benutzung der Sprechwege 10 und 13

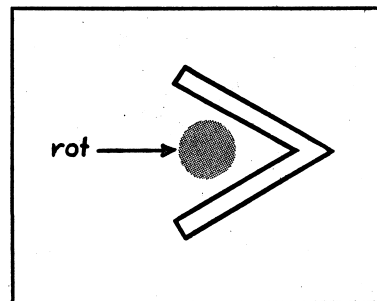
Abweichend vom Wortlaut der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung sind in § 6.35 Nr. 1 und in § 10.03 Satz 2 Buchstabe a jeweils die Worte „Sprechweg 13“ durch die Worte „Sprechweg 10“ zu ersetzen.
Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 28/1972 vom 15. 7. 1972
(VkB1 S. 531 — ZKR 1972 — I — 19)

Regelung der Ein- und Ausfahrt an den Mündungen der Häfen und Nebenwasserstraßen

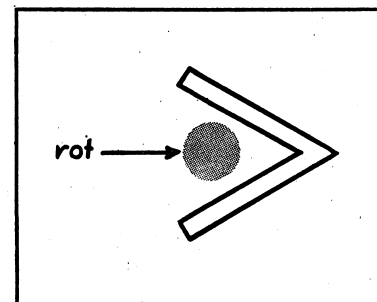
- Nach § 6.16 Nr. 5 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird eine Nummer 6 mit folgendem Wortlaut und Bild angefügt:

„6. Das Zeichen A.12 (Anlage 7) — ein rotes Licht zwischen zwei weißen in Pfeilform angeordneten Lichtlinien — zeigt an, daß die Einfahrt in den Hafen oder die Nebenwasserstraße allgemein verboten ist.“



- In Anlage 7 wird nach dem Zeichen A.11 der nachfolgende Text mit Bild angefügt:

„A.12 Verbot der Einfahrt in einen Hafen oder eine Nebenwasserstraße (§ 6.16).“



Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 29/1972 vom 26. 6. 1972
(VkB1 S. 529 — ZKR 1972 — I — 23)

Änderung von Bezugnahmen

In der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße werden
in Artikel 1 der Satzteil „§ 10 Nr. 2 der Rheinschiffahrt-Polizeiordnung vom 24. Dezember 1954“ durch „§ 1.08 Nr. 3 der Rheinschiffahrt-Polizeiverordnung vom 5. August 1970“
in Artikel 14 Nr. 3 der Satzteil „§§ 10 und 104“ durch „§§ 1.08 und 1.19“,
in Artikel 36 Nr. 1 der Satzteil „§ 17“ durch „§ 1.08“ und
in Artikel 36 Nr. 4 der Satzteil „§ 3“ durch „§ 1.03“ ersetzt.

Gültig bis 30. 9. 1974

Bekanntmachung Nr. 38/1972 vom 1. 12. 1972
(VkB1 S. 812 — ZKR 1972 — II — 21, 22 und 25)

Verordnung zur vorübergehenden Änderung der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

§ 1

- Der § 1.10 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird um folgende Nummer 3 ergänzt:

„3. Auf Schubleichtern ist jedoch das Mitführen der in Nummer 1 Buchstabe a und g genannten Schiffs-papiere nicht erforderlich, wenn an Bord eine Metalltafel angebracht ist, aus der der Name des Schiffes, die Nummer seines Schiffsattestes, die Untersuchungskommission, die es ausgestellt hat, und das Datum des Ablaufs der Gültigkeit des Schiffsattestes ersichtlich sind.

Diese Tafel von mindestens 60 mm Höhe und 120 mm Länge muß gut sichtbar und lesbar auf der hinteren Steuerbordseite des Schiffes dauerhaft befestigt sein. Folgende Angaben müssen in gut leserlichen Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein:

NAME:

NUMMER DES SCHIFFSATTESTES:

UNTERSUCHUNGSKOMMISSION:

GÜLTIG BIS:

Die vorgenannten Schiffspapiere sind in diesem Falle beim Schiffseigentümer aufzubewahren.

Die Übereinstimmung der auf der Tafel vermerkten Angaben mit denen des Schiffsattestes muß durch eine Untersuchungskommission festgestellt und durch ihr Zeichen, das auf der Tafel eingeschlagen wird, bestätigt werden."

2. Der § 9.02 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung wird außer Anwendung gesetzt.
3. In § 11.02 Nr. 1 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung wird nach der Tabelle folgender Satz angefügt: „Um jedoch den Einsatz von Schubbooten bis zu 40 m Länge und 13 m Breite zu ermöglichen, können unterhalb der Schleuse Straßburg die Länge der Verbände um höchstens 8 m und die Breite von 11,40 m auf 13,00 m vergrößert werden; dabei ist zu beachten:
 - daß die Gesamtlänge des geschobenen Teils des Verbandes vor dem Schubboot 153 m nicht überschreitet,
 - daß das Schubboot in der Achse des Verbandes gekuppelt ist und
 - daß die Fahrgeschwindigkeit des Verbandes im stillen Wasser mindestens 13 km/Std. beträgt."

§ 2

- (1) Der § 1 Nr. 1 tritt am 1. Januar 1973 in Kraft und mit Ablauf des 30. September 1975 außer Kraft. Für Schublichter, die am 1. Januar 1973 bereits in Dienst gestellt sind, gilt die Verpflichtung des § 1.10 Nr. 3 letzter Satz erst nach dem 31. Dezember 1975.
- (2) Der § 1 Nr. 2 und 3 tritt am 1. April 1973 in Kraft und mit Ablauf des 31. März 1976 außer Kraft.

Bekanntmachung Nr. 6/1974 vom 17. 1. 1974
(VkB1 1974 S. 74 — ZKR 1973 — II — 19)

Schiffahrtpolizeiliche Verordnung für die Rheinschiffahrt über die Höhe der Topplichter

Der § 9.01 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung wird um folgende Nummer 12 ergänzt:

- „12. Auf dem Großen Elsässischen Kanal und dem kanalisiertem Rhein bis km 294 kann die in den §§ 3.08, 3.09 und 3.10 angegebene Mindesthöhe der Topplichter in dem Maße herabgesetzt werden, als es für die Durchfahrt unter Bauwerken erforderlich ist, wobei alle Maßnahmen zu treffen sind, damit die verschiedenen Lichter sichtbar bleiben."

Gültig bis 31. 3. 1977

Bekanntmachung Nr. 14/1974 vom 12. 2. 1974
(VkB1 1974 S. 155 — ZKR 1973 — II — 18)

Schiffahrtpolizeiliche Verordnung für die Rheinschiffahrt über Sprechverbindungen

Die Rheinschiffahrtpolizeiverordnung wird wie folgt geändert:

- In § 6.30 Nr. 1 Satz 3 und in § 8.07 wird jeweils das Wort „Gegensprechanlage" durch das Wort „Sprechverbindung" ersetzt.

Gültig bis 31. 3. 1977

B. Geltungsbereich: km 149,20 (Rheinfelden) bis km 170 (Schweizer Grenze)

Bekanntmachung Nr. 35/1972

Schleusenbetriebszeiten

Gestützt auf Art. 11 der Anlage zur Schiffahrtpolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden wird mit Wirkung vom 16. Oktober 1972 für die Schleuse Augst die Schleusenbetriebszeit ganzjährig von 5.00 Uhr bis 21.00 Uhr festgesetzt.

Bekanntmachung Nr. 316/1969

Sperrsignal bei Rhein-km 155,0

Zur Verbesserung der Schifffahrtverhältnisse oberhalb der Schleuse Augst-Wyhlen ist auf dem linken Ufer bei Rhein-km 155,0 ein Sperrsignal eingerichtet.

Wenn rotes Licht gezeigt wird, müssen alle Talfahrer oberhalb des Sperrsignals anhalten oder aufdrehen und solange warten, bis das rote Licht gelöscht wird.

Bekanntmachung Nr. 29/1965

Einfahrt in den oberen Vorhafen der Schleuse Birsfelden

Wird auf dem oberen Vorhafenkopf der Kraftwerksinsel der Schleuse Birsfelden rotes Licht gezeigt, so ist die Einfahrt in den Vorhafen für alle Fahrzeuge verboten. Talfahrer haben in diesem Falle oberhalb der Vorhafeneinfahrt anzuhalten, um die Ausfahrt nicht zu behindern.

Bergfahrende Schiffe dürfen nur mit Bewilligung des Schleusenpersonals im oberen Vorhafen anlegen bzw. stillliegen; sie haben ihre Weiterfahrt unter Angabe der Abfahrtszeit dem Schleusenpersonal mitzuteilen.

C. Geltungsbereich: km 170 (Schweizer Grenze) bis km 352,120 (Lauterburg)

Bekanntmachung Nr. 56/1967

Schiffahrtsschleuse beim Kulturwehr Breisach, Rhein-km 224,8

1. Die Abmessungen der Fahrzeuge dürfen 67,00 m Länge und 8,20 m Breite nicht überschreiten. Das Wasser- und Schiffsamt Freiburg i. Br. kann im Einzelfalle Fahrzeuge mit größeren Breiten zulassen.
2. Die Fahrwassertiefe beträgt 3,50 m.
3. An der Schleuse Breisach wird werktags von 7.30 bis 17.00 Uhr geschleust. Schleusungen bei Tag nach 17.00 Uhr sind beim Aufsichtsbeamten Breisach (Fernsprecher Breisach 460) bis spätestens 14.00 Uhr desselben Tages anzumelden. Bei Nacht finden keine Schleusungen statt.
4. Das Befahren der Rheinstrecke oberhalb des Kulturwehres Breisach durch Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft ist verboten, ausgenommen sind gewerbliche Fischereifahrzeuge.

Bekanntmachung Nr. 3/1966

Anmährrichtungen für Kanalpenichen

Am linken Rheinufer sind bei Rhein-km 247,35 vor dem Einlauf des Oberwasserkanals der Stauhaltung Rheinau Dalben geschlagen worden.

Diese Dalben dienen zur Erleichterung der Schifffahrt auf dem kanalisiertem Rhein für Penichen von 38,50 m Länge der auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehrenden Art.

Anderen Schifffahrttreibenden ist es untersagt, an den Dalben festzumachen und Penichen beim Anlegen oder Festmachen zu behindern.

Bekanntmachung Nr. 26/1973 (frz. Nr. 47)

Schiffs Liegeplatz bei Kehl

a) Allgemeiner Liegeplatz

Fahrzeuge, die bei Tag kein Zeichen nach § 3.37 oder § 3.38 RheinSchPVO führen müssen, können den Liegeplatz zwischen Rhein-km 292,76 und 293,60 rechtes Ufer benützen, auch unter der Straßenbrücke Kehl/Straßburg, soweit die zuständige Behörde nichts anderes bestimmt.

Das Stilliegen ist nur bis zu zwei Schiffsbreiten gestattet. Beträgt der Wasserstand am Pegel Straßburg weniger als 2,00 m, so ist das Stilliegen nur in einer Schiffsbreite erlaubt.

b) **Liegeplatz für Fahrzeuge, die Ammoniak oder andere gleichgestellte Stoffe befördern**

Fahrzeuge, die bei Tag zwei rote Kegel nach § 3.33 Nr. 1 Buchstabe b entsprechend § 3.38 RheinSchPVO führen müssen, können den Liegeplatz zwischen Rhein-km 297,00 und 297,10 rechtes Ufer benützen.

c) **Liegeplatz für Fahrzeuge, die feuergefährliche Stoffe befördern**

Fahrzeuge, die bei Tag einen blauen Kegel nach § 3.37 RheinSchPVO führen müssen, können den Liegeplatz zwischen Rhein-km 297,15 und 297,40 rechtes Ufer benützen.

Bekanntmachung Nr. 16/1963

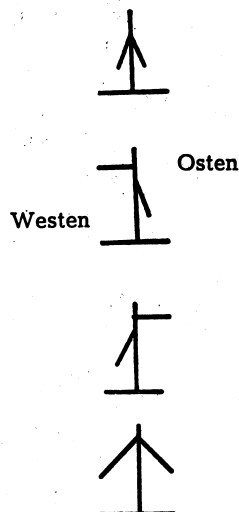
Wrackteile im Fahrwasser des Rheins bei Rhein-km 300,500

Bei Rhein-km 300,500 befinden sich noch einzelne Wrackteile stark eingekiest in der Stromsohle. Es ist daher den Schifffahrttreibenden verboten, in der Strecke zwischen Rhein-km 300,450 und 300,550 zu ankern, Anker schleifen oder Schlepptrassen durchhängen zu lassen.

Bekanntmachung Nr. 51/1964

Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung

Der Wahrschauposten an der Kehler Hafenmündung regelt die Einfahrt in den Hafen und die Ausfahrt aus dem Hafen mit zwei beweglichen Signalarmen.



Beide Arme nach unten hängend: Ausfahrt erlaubt, Einfahrt verboten.

Westlicher Arm waagrecht, östlicher Arm nach unten hängend: Einfahrt für bergwärts fahrende Schiffe erlaubt, Einfahrt für talwärts fahrende Schiffe und Ausfahrt verboten.

Östlicher Arm waagrecht, westlicher Arm nach unten hängend: Einfahrt für talwärts fahrende Schiffe erlaubt, Einfahrt für bergwärts fahrende Schiffe und Ausfahrt verboten.

Beide Arme unter 45° nach unten geneigt: Ein- und Ausfahrt verboten.

Im Bedarfsfall erfolgt die Regelung der durchgehenden Schifffahrt auf dem Rhein mit Hilfe der an der Spitze des Signalmastes befindlichen Tafeln gemäß § 6.08 Nr. 2 RheinSchPVO.

Bekanntmachung Nr. 36/1970

Fahrwasserenge bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4

Die Rheinstrecke bei Grauelsbaum zwischen Rhein-km 314,3 und 315,4 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 315,4 rechtes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 250 cm am Pegel Straßburg folgendes Zeichen:

Eine weiße Tafel mit blauer Zusatztafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m Rhein-km 309,0 erreicht hat.

Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffen mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewarnt.

Sobald die beiden Tafeln gezeigt werden, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 315,4 anhalten, bis die Tafeln wieder eingezogen werden. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt freizumachen. Einzelfahrer zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Bekanntmachung Nr. 23/1963 (16/1964)

Hindernis längs des linken Rheinufers am Fahrwasser- rand in Höhe Rhein-km 318,080

Am Fuße des linken Rheinufers befindet sich in Höhe von Rhein-km 318,080 unter Wasser längs am linken Fahrwasserrand noch ein großer Betonblock. Das Hindernis ist durch eine metallene schwarze Boje bezeichnet.

Die Schifffahrttreibenden werden angewiesen, im Bereich von Rhein-km 318,080 Abstand vom linken Rheinufer zu halten und nicht anzulegen.

Bekanntmachung Nr. 35/1970

Fahrwasserenge bei Drusenheim zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7

Die Rheinstrecke im Drusenheimer Bogen zwischen Rhein-km 317,8 und 318,7 wird zur Fahrwasserenge im Sinne des § 6.07 RheinSchPVO erklärt.

Die Signalstelle bei Rhein-km 318,53 linkes Ufer zeigt bei Tag und bei Wasserständen unter 350 cm am Pegel Straßburg folgende Zeichen:

Eine weiße Tafel, sobald talwärts ein Schlepp- oder Schubverband, gekuppelte Fahrzeuge oder ein Fahrgastschiff mit einer Länge über 86 m die Schiffsbrücke Freistett/Gambsheim (Rhein-km 309,6) durchfährt.

Eine blaue Tafel zusätzlich unter der weißen Tafel, sobald die angekündigte Talfahrt Rhein-km 315,0 erreicht hat.

Einzelfahrzeuge zu Tal — außer Fahrgastschiffen mit einer Länge über 86 m — werden nicht gewarnt.

Wenn die weiße Tafel gezeigt wird, kann die Bergfahrt weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist. Sobald zusätzlich die blaue Tafel gezeigt wird, müssen zu Berg fahrende Schlepp- und Schubverbände unterhalb Rhein-km 318,8 anhalten, bis die blaue Tafel wieder eingezogen wird. Dabei ist das Fahrwasser für die Talfahrt freizumachen. Einzelfahrzeuge zu Berg können weiterfahren, wenn dies ohne Gefahr möglich ist.

Bekanntmachung Nr. 3/1974 (frz. Nr. 6)

Schifffahrtpolizeiliche Anordnung der WSD Freiburg i. Br.

Bis auf weiteres bleibt zwischen Rhein-km 337,5 und 338,0 das Schleifenlassen von Ankern verboten. In dieser Strecke müssen die Schlepptrassen so kurz gehalten werden, daß sie nicht durchhängen.

Bekanntmachung Nr. 39/1970

Liegeplatz Lauterburg

Der Bereich des Liegeplatzes unterhalb der Einfahrt des Hafens Lauterburg am linken Ufer zwischen Rhein-km 349,8 und 350,2 ist Schubbooten und Schubleichtern vorbehalten. Das Stilliegen anderer Fahrzeuge ist in diesem Bereich verboten. Diese Strecke ist gemäß § 7.03 RheinSchPVO bezeichnet (Tafeln A. 5 der Anlage 7 mit dem Zusatz „ausgenommen Schubboote und Schubleichter“).

Die im vorgenannten Bereich stillliegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

Bekanntmachung Nr. 24/1971 (frz. Nr. 93) (11/1972 — frz. Nr. 26)

Schifffahrtpolizeiliche Anordnung für Schubverbände mit Vorspann

Auf der Strecke zwischen Mannheim und Straßburg dürfen Schubverbände mit einem Vorspann fahren (§ 8.02 Nr. 1 Satz 2 RheinSchPVO).

Bei Wasserständen unter 1,50 m am Pegel Straßburg darf auf der Strecke zwischen Karlsruhe und Straßburg ein Motorgüterschiff vorgespannt werden. Zwischen Mannheim und Karlsruhe kann an Stelle des Motorschleppers ein zum Schleppen zugelassenes Motorgüter- bzw. Motortankschiff eingesetzt werden. Der Abstand zwischen dem Vorspann und dem Schubverband darf 120 m nicht überschreiten.

Die gesamte Antriebsleistung des Verbandes einschließlich Vorspann in PS, bezogen auf die jeweilige Gesamtladung in t, muß mindestens betragen:

bei Wasserständen von 3,0 m a. P. Straßburg und darüber	0,5 PS/t
bei Wasserständen zwischen 3,0 m und 2,5 m a. P. Straßburg	0,6 PS/t
bei Wasserständen zwischen 2,5 m und 2,0 m a. P. Straßburg	0,7 PS/t
bei Wasserständen zwischen 2,0 m und 1,7 m a. P. Straßburg	0,8 PS/t
bei Wasserständen zwischen 1,7 m und 1,5 m a. P. Straßburg	0,9 PS/t
bei Wasserständen unter 1,5 m a. P. Straßburg	1,0 PS/t

Die Antriebsleistung des Vorspanns muß mindestens 40 % dieser Werte betragen.

Während der Fahrt muß zwischen dem Vorspann und dem Schubverband Sprechfunkverbindung bestehen.

Hinweis:

Die Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Freiburg wird neu gefaßt und in Kürze veröffentlicht.

D. Geltungsbereich: Lauterburg bis zur Mainmündung

Bekanntmachung Nr. 6/1971

Verkehrsregelung im Bereich der Bundesgrenze bei Neuburgweiler

§ 1

Zwischen Rhein-km 354,30 und 359,00 ist an beiden Ufern das Stilliegen, soweit es Wasserstände und Bühnenbauwerke überhaupt zulassen, in mehr als zwei Breiten verboten.

§ 2

In diesem Streckenbereich dürfen nicht mehr als zwei Bergfahrer auf gleicher Höhe zur Grenzabfertigung fahren oder im Strom verhalten, wobei sich die Fahrzeuge bei Beginn der Zollabfertigung in der Reihenfolge des Stilliegens — gegebenenfalls im Wechsel vom rechten und linken Ufer — einzuordnen haben.

§ 3

Das Vorbeifahren an zur Grenzabfertigung bereitstehenden Fahrzeugen ist nur solchen Bergfahrern gestattet, die bevorrechtigt abgefertigt werden (Steigerabfertigung nach Voranmeldung) oder bereits abgefertigt sind.

Bekanntmachung Nr. 47/1970 (12/1973 vom 16. 3. 1973)

Verkehrsregelung im Brückenbereich Maxau

Der Schiffsverkehr im Brückenbereich Maxau (Rhein-km 360,40 bis 362,50) wird bis auf weiteres wie folgt geregelt:

I. Allgemeine Verkehrsregelung

1. Hauptschiffahrtsöffnung der Eisenbahnbrücke ist die zweite Öffnung von links, in Stromrichtung gesehen. Sie ist 50 m breit und darf jeweils nur in einer Richtung durchfahren werden.
2. Zu Berg fahrende Schleppverbände mit höchstens zwei Fahrzeugen mit Maschinenantrieb an der Spitze des Verbandes und nicht mehr als einem geschleppten Fahrzeug, Schubverbände mit nicht mehr als einer Breite und Einzelfahrer dürfen bei Tage auch die etwa 30 m breite erste Öffnung von links benutzen. Bergfahrer, die diese Öffnung benutzen wollen, haben sich bei ihrer Annäherung an die Brücke am linken Ufer zu halten.

Die Talschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Bergschiffahrt sie nicht durchfahren.

3. Der Talschiffahrt wird empfohlen, bei Tage die 50 m breite dritte Öffnung von links zu benutzen, solange die Durchfahrt durch sie vom oberen Wahrschauposten freigegeben ist. Fahrzeuge, die diese Öffnung benutzen wollen, haben bei ihrer Annäherung an die Brücke die rechte Fahrwasserseite anzuhalten.

Die Bergschiffahrt darf diese Öffnung nicht benutzen. Bei Nacht oder unsichtigem Wetter darf auch die Talschiffahrt sie nicht durchfahren. Für Radartalfahrer gilt jedoch die Regelung des Abschnittes II Nr. 2 und 3.

4. Zwischen Rhein-km 361,80 und 362,30 ist das Stilliegen am linken Ufer verboten.

II. Verkehrsregelung bei Nacht und bei unsichtigem Wetter

1. Die Talfahrt ist im Brückenbereich der gesamten Schifffahrt bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr oder bei unsichtigem Wetter verboten. Jedoch dürfen Talfahrer den Brückenbereich bei Nacht durchfahren, wenn sie eine schriftliche Erlaubnis des Wasser- und Schifffahrtsamtes Mannheim dazu an Bord haben.

2. Radartalfahrer, die Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke vorbeifahren. Sie haben in diesem Falle unter Zuhilfenahme des Radargerätes und des UKW-Funks zur Verständigung von Schiff zu Schiff (Kanal 10) ihre Fahrweise so einzurichten, daß Begegnungen in der Hauptschiffahrtsöffnung vermieden werden.

Radartalfahrer, die nicht Kopf vor zu Tal anhalten können, dürfen bei Nacht oder unsichtigem Wetter am oberen Wahrschauposten ohne Rücksicht auf dessen Zeichengebung nach Abschnitt III Nr. 1 zur Durchfahrt durch die Brücke nur dann vorbeifahren, wenn sie anschließend die dritte Öffnung von links durchfahren.

3. Radartalfahrer, die von der Nr. 2 Gebrauch machen, müssen sich im Brückenbereich unter Benutzung des Radargerätes und des UKW-Funk-Kanals 10 so verhalten, daß jede Zusammenstoßgefahr mit einem Bergfahrer vermieden wird.

III. Wahrschauregelung

1. Zur Regelung des Schiffsverkehrs durch die Brücke sind Wahrschauposten eingerichtet:

oberstroms bei km 360,00 auf dem rechten Ufer
unterstroms bei km 362,30 auf dem linken Ufer.

Bei Tage zeigen sie jeweils zwei nebeneinander stehende Signaltafeln. Deren Bedeutung ergibt sich aus § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung. Es gelten:

die stromseitigen Signaltafeln beider Wahrschauposten für die Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung,

die landseitige Signaltafel des oberen Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die dritte Öffnung von links,

die landseitige Signaltafel des unteren Wahrschaupostens für die Durchfahrt durch die erste Öffnung von links.

Bei Nacht zeigen die Wahrschauposten nach Werktagen bis 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen bis 21.00 Uhr gemäß § 6.08 Nr. 2 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung

zur Freigabe der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte grüne Lichter, zur Sperrung der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung: zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter.

Bei Nacht nach Werktagen ab 23.00 Uhr, nach Sonn- und Feiertagen ab 21.00 Uhr sowie bei unsichtigem Wetter am Tage oder bei Nacht zeigen

der obere Wahrschauposten zwei nebeneinander gesetzte rote Lichter zur Sperrung der Durchfahrt durch die Hauptschiffahrtsöffnung.
der untere Wahrschauposten kein Zeichen

2. Talfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom oberen Wahrschauposten gesperrt wird, dürfen nicht über Rhein-km 360,50 hinaus fahren. Bergfahrer, denen die Durchfahrt durch die Brücke vom unteren Wahrschauposten gesperrt wird, dürfen nicht über den Standort dieses Postens hinaus fahren.

Bekanntmachung Nr. 25/1973

Allgemeine Genehmigung für das Umladen von Stoffen der Klasse III a, Kategorie K 3 auf dem Rhein

Auf Grund der Randnr. 10506 ADNR in Verbindung mit § 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) vom 29. Dezember 1972 (BGBl. I S. 9) wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz auf den nachstehend ausgeführten Liegeplätzen das Umladen von Stoffen der Klasse III a, Kategorie K 3, von Schiff zu Schiff unter folgenden Bedingungen und Auflagen allgemein genehmigt:

Auf der Reede Mannheim

von km 425,150—427,000
von km 428,750—428,950,

auf der Reede Ludwigshafen von km 424,830 bis 426,000,

vor Leimersheim von km 327,800—372,900,

im Loreleyhafen — km 554,600 —,

auf der Reede Bad Salzig

für Fahrzeuge der Schubschiffahrt von km 564,500—565,000,

für sonstige Fahrzeuge von km 565,200—565,700,

auf dem Liegeplatz vor Lahnstein von km 584,600 bis 585,500 rechtes Ufer,

im Hafen Brohl — km 621,600 —.

1. Das Umladen darf nur bei Tage stattfinden.
2. Es soll nach Möglichkeit nur mit Saugpumpen umgeladen werden.
3. Dem jeweiligen Wasser- und Schifffahrtsamt (Mannheim Tel. 06 21/2 58 21, Bingen Tel. 0 67 41/2 03, Koblenz Tel. 02 61/88 55) ist ein Tag vor Beginn das Umladen unter Angabe der Namen der beteiligten Fahrzeuge anzuzeigen. Vorgesehene Umladungen für Samstage, Sonn- und Feiertage müssen dem jeweiligen Wasser- und Schifffahrtsamt an dem vorangehenden Arbeitstag bis 14.00 Uhr angezeigt werden.
4. Während des Umladens sind die in Betrieb befindlichen Einrichtungen zu überwachen.
5. Alle einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere die des ADNR und der RheinSchPVO (§ 1.15) sind zu beachten.
6. Diese allgemeine Genehmigung betrifft nur die strom- und schifffahrtspolizeilichen Belange. Etwa erforderliche Genehmigungen anderer Stellen oder Behörden bleiben unberührt.

Bekanntmachung Nr. 13/1973

Stilliegen unter der Kurt-Schumacher-Brücke in Mannheim/Ludwigshafen

Auf Grund des § 7.03 Nr. 1 Buchstabe e) RheinSchPVO wird das Stilliegen unter der Kurt-Schumacher-Brücke in Mannheim/Ludwigshafen (Rhein-km 425,700) gestattet. Die Bestimmungen des § 1.02 der „Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein“ sind zu beachten.

Bekanntmachung Nr. 46/1970

Schubverband-Liegeplatz bei Oppenheim

An der Einfahrt zum Hafen Oppenheim ist das Stilliegen von Schiffen am linken Ufer von Rhein-km 480,20 bis 480,58 verboten. Die für den Hafen Oppenheim be-

stimmten Schubleichter dürfen jedoch oberhalb der Hafeneinfahrt von Rhein-km 480,20 bis 480,38 dieser Strecken liegen. Sie ist entsprechend mit Tafeln nach § 7.03 Nr. 1 Buchstabe g RheinSchPVO bezeichnet. Die dort liegenden Schubleichter sind von der Abgabe der Schallzeichen nach § 6.32 RheinSchPVO befreit.

Bekanntmachung Nr. 24/1974

Verkehrsbeschränkungen im Bereich der Nackenheimer Schwelle

Die im Rahmen der Ausbauarbeiten im Bereich der Nackenheimer Schwelle eingesetzten Baugeräte werden ab Anfang Mai nur noch am rechten Rand der Fahrrinne arbeiten.

Wegen der Einengung der Fahrrinne um ca. 45 m werden hierdurch folgende Verkehrsbeschränkungen angeordnet:

Zwischen Rhein-km 486,2 und km 487,8 hat die Schifffahrt den ca. 75 m breiten abgetönten Fahrweg zwischen dem Baufeld und dem linksrheinischen Ufer zu benutzen.

Für die Strecke zwischen Rhein-km 485,0 und km 488,3 ist

- das Überholen verboten,
- das Fahren hinter den Tonnen verboten (ausgenommen Baufahrzeuge),
- das Ankern verboten.

Die Baustelle ist bei Rhein-km 486,2 und km 487,8 am rechten Rand des Fahrweges durch Wahrschauflöße gekennzeichnet, die am Tage Zeichen nach § 3.41 RheinSchPVO und bei Nacht Lichter nach § 3.27 RheinSchPVO führen.

Zwischen Rhein-km 480,6 (Fähre Oppenheim—Kornsand) und Rhein-km 493,6 (Autobahnbrücke Weisenau) ist das Begegnen Backbord an Backbord (Rechtsverkehr) vorgeschrieben. Das gilt nicht für Bau- und Kleinfahrzeuge.

E. Geltungsbereich: Mainmündung bis Rolandswerth

Bekanntmachung Nr. 9/1974 vom 4. 1. 1974 (VkB1 1974 S. 125)

Schifffahrtspolizeiliche Verordnung für die Rheinschifffahrt in der Gebirgsstrecke im Bereich des Binger Loches

§ 1

(1) Im Rahmen der Ausbauarbeiten in der Binger-Loch-Strecke wird der Schifffahrt ab 17. März 1974, 6.00 Uhr, eine 80 m breite Fahrrinne zwischen km 529,00 (Nahegrund) und km 532,00 (Aßmannshausen) im Bereich des Mittleren Fahrwassers zur Verfügung gestellt.

(2) Die Begrenzung der Fahrrinne wird durch rote und schwarze Tonnen angezeigt. Das Fahren hinter den Tonnen und das Ankern ist verboten. Die eingesetzten Baugeräte sind von diesem Verbot ausgenommen.

§ 2

(1) An Stelle von § 12.01 Nr. 1 RheinSchPVO gilt folgende Verkehrsregelung:

Das linksrheinische Fahrwasser und das Binger-Loch-Fahrwasser werden für die Schifffahrt gesperrt. Berg- und Talfahrt haben die in § 1 Abs. 1 genannte 80 m breite Fahrrinne zu benutzen.

(2) Wird der Verkehr durch Zeichen geregelt und gewahrt, so werden Zeichen gem. § 12.01 Nr. 2 und 3 RheinSchPVO gezeigt. Das mittlere Feld gilt für die in § 1 Abs. 1 genannte Fahrrinne.

§ 3

(1) Abweichend von § 6.04 und § 6.05 RheinSchPVO haben zwischen km 524,50 (Ilmen-Aue) und km 538,00 (Lorcher Werth) die Fahrzeuge die Seite der Fahrrinne anzuhalten, die auf der Steuerbordseite der Fahrzeuge liegt.

(2) Das Überholen ist gem. § 9.03 Nr. 2 Buchstabe a RheinSchPVO auf der Strecke zwischen km 529,10 (Mühlstein) und km 532,30 (Leisten) und gem. Nr. 2 Buchstabe b bei Wasserständen unter 1,00 Meter am Pegel Kaub zwischen km 529,10 und km 536,00 (Trechtingshausen) verboten. § 9.03 Nr. 2 Buchstabe c RheinSchPVO findet keine Anwendung.

(3) Für das Überholen, soweit es nach Absatz 2 erlaubt ist, gilt Absatz 1 nicht.

§ 4

(1) § 3 Abs. 1 gilt nicht für **Bergfahrer**, welche die Umschlag- oder Anlegestellen auf der rechten Rheinseite zwischen km 524,50 und km 538,00, den Hafen Rüdesheim oder die Reede Geisenheim aufsuchen wollen.

In diesen Fällen findet § 6.04 RheinSchPVO Anwendung.

(2) § 3 Abs. 1 gilt nicht für **Talfahrer**, welche die Umschlag- oder Anlegestellen auf der linken Rheinseite zwischen km 524,50 und km 538,00, den Hafen Bingen, die Reede oder die Werft in Bingen aufsuchen wollen.

In diesen Fällen müssen die Talfahrer, nachdem sie sich vergewissert haben, daß ihrem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann, rechtzeitig folgende Zeichen geben:

„Zwei kurze Töne“ und außerdem die Sichtzeichen nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPVO.

Die Bergfahrer müssen dem Verlangen der Talfahrer entsprechen und dies durch Geben folgender Zeichen bestätigen:

„Zwei kurze Töne“ und außerdem die Sichtzeichen nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPVO.

Ist zu befürchten, daß die Absichten der Talfahrer von den Bergfahrern nicht verstanden worden sind, müssen die Talfahrer die Schallzeichen „zwei kurze Töne“ wiederholen.

Hinweis:

Siehe dazu auch die Änderungsverordnung vom 16. Mai 1974 (Bekanntmachung Nr. 28/1974).

Bekanntmachung Nr. 25/1974 vom 21. 3. 1974 (VkB1 1974 S. 206)

Schiffahrtspolizeiliche Verordnung für die Rheinschiffahrt in der Gebirgsstrecke zwischen Lorcher Werth und Oberwesel

§ 1

Im Rahmen des Rheinausbaus wird die Rheinstrecke zwischen km 540,00 (Lorch) und km 550,50 (Oberwesel) ausgebaut.

Die Ausbaustrecke wird in Baufelder eingeteilt.

§ 2

Im Bereich der Baufelder wird die Begrenzung der Fahrrinne durch Tonnen angezeigt. Das Fahren hinter den Tonnen und das Ankern ist verboten. Die eingesetzten Baugeräte sind von diesem Verbot ausgenommen.

§ 3

Das Kauber Fahrwasser wird für die Bergschiffahrt gesperrt.

§ 4

(1) Abweichend von § 6.04 und § 6.05 RheinSchPVO haben zwischen km 538,00 (Lorcher Werth) und km 550,52 (Oberwesel) die Fahrzeuge die Seite der Fahrrinne anzuhalten, die auf der Steuerbordseite der Fahrzeuge liegt.

(2) Das Überholen ist im Bereich der abgetonnten Baufelder verboten.

(3) Soweit das Überholen erlaubt ist, gilt Absatz 1 nicht.

§ 5

(1) § 4 Abs. 1 gilt nicht für **Bergfahrer**, welche die Umschlagstellen, Anlegestellen oder Liegeplätze auf der rechten Rheinseite zwischen km 538,00 und km 550,52 aufsuchen wollen.

In diesen Fällen findet § 6.04 RheinSchPVO Anwendung.

(2) § 4 Abs. 1 gilt nicht für **Talfahrer**, welche die Umschlagstellen, Anlegestellen, Liegeplätze auf der linken Rheinseite zwischen km 538,00 und km 550,52 oder den Hafen Oberwesel aufsuchen wollen.

In diesen Fällen müssen die Talfahrer, nachdem sie sich vergewissert haben, daß ihrem Verlangen ohne Gefahr entsprochen werden kann, rechtzeitig folgende Zeichen geben:

„Zwei kurze Töne“ und außerdem die Sichtzeichen nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPVO.

Die Bergfahrer müssen dem Verlangen der Talfahrer entsprechen und dies durch Geben folgender Zeichen bestätigen:

„Zwei kurze Töne“ und außerdem die Sichtzeichen nach § 6.04 Nr. 3 RheinSchPVO.

Ist zu befürchten, daß die Absichten der Talfahrer von den Bergfahrern nicht verstanden worden sind, müssen die Talfahrer die Schallzeichen „zwei kurze Töne“ wiederholen.

Hinweis:

Siehe dazu auch die Änderungsverordnung vom 16. Mai 1974 (Bekanntmachung Nr. 28/1974).

Hinweis:

Seit Ende Mai 1974 ist die mit der schiffahrtspolizeilichen Anordnung Nr. 23/1974 angeordnete Verkehrsregelung an der **Südbrücke Koblenz** in Kraft.

Bekanntmachung Nr. 11/1973

Wasserskifahren auf dem Rhein

Im Bereich der WSD Mainz werden die folgenden Wasserflächen auf dem Rhein für das Wasserskifahren freigegeben:

1. zwischen km 363,00 und 383,30,
2. zwischen km 385,20 und 394,00,
3. zwischen km 401,00 und 412,35,
4. zwischen km 431,80 und 435,80,
5. zwischen km 437,30 und 438,37
in einer Breite von 100 m, vom linken Ufer an gerechnet,
6. zwischen km 443,80 und 444,80
in einer Breite von 80 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
7. zwischen km 467,00 und 468,50
in einer Breite von 100 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
8. zwischen km 491,20 und 492,50
auf der Wasserfläche zwischen dem linken Ufer und der schwarzen Tonnenbegrenzung,
9. zwischen km 499,70 und 500,80
nur im Kasteler Stromarm auf dessen ganzer Breite,
10. zwischen km 503,80 und 505,50
nur im Mombacher Stromarm zwischen der schwarzen Tonnenbegrenzung und dem rechten Ufer oder Leitwerk,
11. zwischen km 512,50 und 513,50
nur in der Einfahrt der Großen Giess auf der Wasserfläche zwischen dem linken Ufer und der Grenze der Fahrrinne,
12. zwischen km 516,50 und 517,50
in der Ausfahrt der Großen Giess zwischen dem neuen Leitwerk am linken Ufer und der schwarzen Tonnenbegrenzung,
13. zwischen km 525,25 und 525,80
Kemptener Fahrwasser, in einer Breite von 120 m, vom linken Längswerk oder Ufer an gerechnet,
14. zwischen km 538,50 und 539,60
nur im Stromarm zwischen dem Lorcher Werth und dem rechten Ufer,
15. zwischen km 568,60 und 570,00
nur zwischen dem linken Ufer und der linken Fahrinnenbegrenzung,

16. zwischen km 594,00 und 595,30
nur im Vallendarer Stromarm,
17. zwischen km 624,00 und 629,00
nur zwischen dem linken Ufer und der linken Fahr-
rinnenbegrenzung (Niederbreisiger Feld).

Auf diesen Wasserflächen sind beim Wasserskifahren die folgenden Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von 7.00 Uhr bis zum Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr, gestattet.
2. Die Boote dürfen keinen schädlichen Wellenschlag verursachen. Die Auspuffgeräusche sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.
3. Das schleppende Boot ist mit einem Bootsführer und einer weiteren geeigneten Person zu besetzen, die den Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten hat.
4. Es sind folgende Mindestabstände einzuhalten:
 - a) von Fahrwasserzeichen 10 m,
 - b) von den Ufern, von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen, Schwimmern oder Badenden 20 m. Auf Schwimmer, Badende, Kleinfahrzeuge ohne eigene Triebkraft und Segelboote ist besondere Rücksicht zu nehmen.
5. Die Boote dürfen keine Schlangenlinien fahren. Die Wasserskifahrer dürfen in der Nähe von Fahrzeugen, Schwimmern oder Badenden weder Schleifen noch Slalom fahren, sondern müssen sich rechtzeitig im Kielwasser des Bootes halten.
6. Das Fallschirm- und Drachenfliegen ist verboten.
7. Die Bootsführer und die Wasserskifahrer sind für die Beachtung dieser Bestimmungen und der allgemein geltenden Vorschriften verantwortlich.
8. Das zuständige Wasser- und Schiffsamt kann im Rahmen einer nach § 1.23 der RheinSchPVO zu erteilenden Genehmigung für besondere Veranstaltungen Ausnahmen von den vorstehenden Bedingungen zulassen.

F. Geltungsbereich: Niederrhein von Rolandswerth bis zur holländischen Grenze

Bekanntmachung Nr. 76/1959

Passierabstand von den schwimmenden Anlagen im Raum Königswinter

Zwischen Rhein-km 644,5 und 646 sind die am rechten Ufer liegenden schwimmenden Anlagen von der durchgehenden Schifffahrt mit einem Mindestabstand von 50 m zu passieren.

Bekanntmachung Nr. 28/1962

Stilliegen unterhalb der Ölwerke Spyck (Rhein-km 857,0)

Zwischen Rhein-km 857,0 und 863,7 (l. U.) dürfen nur bis zu 2 Fahrzeuge nebeneinander liegen. Sie müssen ihren Liegeplatz so nahe am Ufer wählen, wie es Tiefgang und örtliche Verhältnisse gestatten und dürfen keinesfalls die Schifffahrt behindern. Auf § 7.01 Nr. 1 RheinSchPVO wird hingewiesen.

Bekanntmachung Nr. 18/1970

Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schiffs-fahrtsdirektion Duisburg

Im Bereich der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Duisburg werden folgenden Wasserflächen auf dem Rhein für das Wasserskifahren freigegeben:

- a) **Bereich des Wasser- und Schiffsahrtsamtes Köln:**
 - km 647,8 bis 651,0 (linke Stromseite)
 - km 661,0 bis 664,2 (rechte Stromseite)
 - km 664,2 bis 667,0 (linke Stromseite)
 - km 674,0 bis 675,1 (linke Stromseite)

- km 675,1 bis 677,0 (rechte Stromseite)
- km 677,0 bis 680,0 (linke Stromseite)
- km 680,0 bis 683,4 (rechte Stromseite)

b) Bereich des Wasser- und Schiffsahrtsamtes Duisburg-Rhein:

- km 702,3 bis 705,0 (rechte Stromseite)
- km 713,8 bis 717,0 (linke Stromseite)
- km 718,2 bis 721,0 (rechte Stromseite)
- km 726,0 bis 729,0 (rechte Stromseite)
- km 730,2 bis 733,5 (linke Stromseite)
- km 733,9 bis 737,0 (rechte Stromseite)
- km 745,5 bis 749,0 (linke Stromseite)
- km 755,4 bis 762,0 (linke Stromseite)

c) Bereich des Wasser- und Schiffsahrtsamtes Wesel:

- km 795,0 bis 796,3 (rechte Stromseite)
- km 796,3 bis 801,5 (linke Stromseite)
- km 803,0 bis 807,0 (rechte Stromseite)
- km 810,0 bis 812,0 (rechte Stromseite)
- km 816,0 bis 818,0 (linke Stromseite)
- km 818,0 bis 826,0 (rechte Stromseite)
- km 830,5 bis 832,5 (rechte Stromseite)
- km 832,5 bis 839,0 (linke Stromseite)
- km 843,0 bis 844,9 (rechte Stromseite)
- km 844,9 bis 848,0 (linke Stromseite)

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Das Wasserskifahren ist auf den freigegebenen Strecken in einer Breite bis zu 150 m vom Ufer erlaubt.
3. Es ist ein Mindestabstand von 20 m gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen sowie Fahrwasserzeichen einzuhalten.
4. Soweit der Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt wird, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

Hinweis:

Die Bekanntmachungen Nr. 24/1955, Nr. 30/1955, Nr. 28/1958, Nr. 65/1959, Nr. 40/1962, Nr. 18/1971, Nr. 9/1973 und Nr. 18/1973 über Liegeverbote an den Steinernen Bänken, bei Bonn, oberhalb der Hafeneinfahrt Neuss, bei Köln, bei Bimmen, bei Leverkusen und im Bereich der Umschlagstelle der Deutschen Solvay-Werke werden in dieser Zusammenstellung nicht mehr abgedruckt.

Bekanntmachung Nr. 26/1974 vom 27. 3. 1974 (VkB1 1974 S. 235)

Vorübergehende Aufhebung und Zuweisung von Liegeplätzen auf der Reede Wesseling

§ 1

Aufhebung von Liegeplätzen auf der Reede Wesseling (§§ 8.02, 8.03 und 8.04 der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein)

Der Liegeplatz für Fahrzeuge

- a) die kein Zeichen nach § 3.37 oder § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, von km 668,85 bis km 669,00,
 - b) der Schubschiffahrt, die kein Zeichen nach § 3.37 oder § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, von km 669,00 bis km 669,30 und km 669,90 bis km 670,20,
 - c) die zwei rote Kegel nach § 3.33 Nr. 1 Buchstabe b entsprechend § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, von km 668,10 bis km 668,24
- wird aufgehoben.

§ 2

Verkürzung des Liegeplatzes vor der Verladebrücke der Union Kraftstoff

(§ 8.06 der Vorschriften für die Reeden auf dem Rhein)
Der Liegeplatz für Fahrzeuge, die einen blauen Kegel nach § 3.37 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei

Tage führen müssen und die an der Verladebrücke der Union Kraftstoff laden oder löschen wollen oder dort geladen oder gelöscht haben, wird von km 668,29 bis 668,80 auf km 668,45 bis km 668,80 verkürzt.

§ 3

Zuweisung von Liegeplätzen

(1) Leeren Schubleichtern, die keine Zeichen nach § 3.37 oder § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, wird der Liegeplatz von km 669,90 bis km 670,20 am linken Ufer zugewiesen.

(2) Fahrzeugen, die zwei rote Kegel nach § 3.33 Nr. 1 Buchstabe b entsprechend § 3.38 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei Tage führen müssen, wird der Liegeplatz von km 669,00 bis km 669,30 am linken Ufer zugewiesen.

Gültig bis 30. 4. 1977

II. NECKAR

III. MAIN

mit Regnitz und Main-Donau-Kanal

Bekanntmachung Nr. 12/1974 vom 13. 2. 1974 (VkB1 1974 S. 155)

Wasserskifahren auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg

§ 1

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg werden folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren freigegeben:

I. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Frankfurt (Main)

- a) von Main-km 40,60 bis Main-km 41,60
(d. i. 600 m oberhalb der Einfahrt zum Becken II des Oberhafens Frankfurt/M. bis 520 m oberhalb der Straßenbrücke Offenbach, und zwar nur die linke — südliche — Flußhälfte),
- b) von Main-km 44,60 bis Main-km 46,50
(d. i. von Ortsmitte Fechenheim bis Unterwasser Schleuse Mainkur),
- c) von Main-km 48,20 bis Main-km 50,30
(d. i. vom oberen Schiffsliegeplatz der Schleuse Mainkur bis 300 m unterhalb der Fähre Dörnigheim),
- d) von Main-km 53,40 bis Main-km 54,40
(beginnt 170 m oberhalb der Stauanlage Kesselstadt, und zwar nur die linke — südliche — Flußhälfte),
- e) von Main-km 65,00 bis Main-km 66,60
(d. i. vom oberen Ende des Schiffsliegeplatzes der Schleuse Krotzenburg bis zur Mündung der Kahl).

II. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Aschaffenburg

- a) von Main-km 66,60 bis Main-km 67,20
(d. i. von der Mündung der Kahl bis 600 m mainaufwärts),
- b) von Main-km 84,00 bis Main-km 85,80
(d. i. oberhalb der Werfthalle des Leiderer Hafens bis Aschaffenburg, Schlotfegergrund),
- c) von Main-km 94,00 bis Main-km 95,00
(d. i. oberhalb Ländepplatz Obernau bis unterhalb Bahnhof Sulzbach),
- d) von Main-km 106,20 bis Main-km 107,60
(beginnt 200 m oberhalb der Glanzstoffwerke Obernburg),
- e) von Main-km 115,00 bis Main-km 116,50
(d. i. vom Ländepplatz Röllfeld bis untere Ortsgrenze Laudenbach),

- f) von Main-km 127,00 bis Main-km 128,50
(d. i. oberhalb Ländepplatz Bürgstadt bis unterhalb Kieswerk Weber, Bürgstadt),
- g) von Main-km 137,90 bis Main-km 139,70
(d. i. oberhalb von Fechenbach),
- h) von Main-km 151,30 bis Main-km 152,30
(d. i. oberhalb des WTAG-Umschlagplatzes bis 250 m unterhalb der Eisenbahnbrücke Hasloch),
- i) von Main-km 163,80 bis Main-km 165,91
(beginnt 800 m oberhalb der Ortschaft Urphar),
- k) von Main-km 176,20 bis Main-km 177,20
(beginnt 2 km oberhalb der Stauanlage Lengfurt),
- l) von Main-km 187,50 bis Main-km 188,60
(beginnt oberhalb des Schiffsliegeplatzes der Stauanlage Rothenfels),
- m) von Main-km 190,50 bis Main-km 195,60
(d. i. oberhalb der Ortschaft Erlach bis ca. 1,5 km oberhalb der Ortschaft Pflochsbach).

III. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Würzburg

- a) von Main-km 209,60 bis Main-km 210,80
(d. i. 450 m oberhalb der Fähre Hofstetten bis 400 m oberhalb der Einfahrt zum Schutzhafen Gemünden),
- b) von Main-km 220,80 bis Main-km 224,20
(liegt in der Stauhaltung Harrbach),
- c) von Main-km 259,00 bis Main-km 259,80
(liegt oberhalb der Staustufe Randersacker),
- d) von Main-km 260,70 bis Main-km 262,40
(d. i. von oberhalb der Autobahnbrücke Randersacker bis unterhalb Eibelstadt),
- e) von Main-km 269,20 bis Main-km 270,00
(liegt in der Stauhaltung Gofmannsdorf),
- f) von Main-km 278,00 bis Main-km 279,80
(d. i. 700 m oberhalb der Brücke Segnitz bis etwa 1 km unterhalb Marktsteft),
- g) von Main-km 288,00 bis Main-km 290,00
(liegt in der Stauhaltung Hohenfeld-Kitzingen),
- h) von Main-km 297,30 bis Main-km 298,60
(d. i. von der Lände Schwarzenau bis etwa 200 m oberhalb der Fulguritwerke Dettelbach),
- i) von Main-km 306,00 bis Main-km 307,50
(d. i. oberhalb der Straßen- und Eisenbahnbrücke Volkach),
- k) von Main-km 311,80 bis Main-km 313,20
(d. i. 300 m oberhalb der Fähre Fahr bis etwa 260 m unterhalb der Fähre Obereisenheim).

IV. Im Bezirk des Wasser- und Schifffahrtsamtes Schweinfurt

- a) von Main-km 316,20 bis Main-km 316,80
(d. i. von 50 m oberhalb des Wehres Wipfeld bis zum Trenndammkopf an der Einfahrt in den Schleusenoberkanal ohne den Schleusenoberkanal),
- b) von Main-km 320,00 bis Main-km 322,80
(d. i. von oberhalb der Fähre Hirschfeld bis unterhalb der Fähre Garstadt),
- c) von Main-km 333,23 bis Main-km 333,98
(d. i. 80 m oberhalb des Zollamtes Schweinfurt bis Höllenbachmündung, und zwar nur die linke — südliche — Flußhälfte) und von Main-km 333,98 bis Main-km 334,68
(d. i. von Höllenbachmündung bis unterhalb des Ludwigsbrunnens) auf der ganzen Flußbreite,
- d) von Main-km 348,05 bis Main-km 350,40
(d. i. oberhalb der früheren Fähre Untertheres bis oberhalb der früheren Fähre Obertheres),
- e) von Main-km 368,24 bis Main-km 370,93
(d. i. von 200 m oberhalb des Schleusenoberkanals Limbach bis ca. 1,4 km oberhalb der Straßenbrücke Eltmann),
- f) von Main-km 381,03 bis Main-km 384,19/MDK-km 0,2
(d. i. von 100 m unterhalb des Trenndammkopfes des Schleusenoberkanals Viereth — jedoch ohne Schleusenoberkanal — bis zur Regnitzmündung),

g) auf der Regnitz bei Buckenhofen

(d. i. auf dem Wehrarm der Staustufe Forchheim-Buckenhofen von 100 m oberhalb des Wehres bis 100 m unterhalb der Abzweigung aus dem Main-Donau-Kanal bei MDK-km 26,53).

Abweichend von § 12.06 — MDK — Nr. 1 BinSchStrO 1971 wird auf dieser Strecke die zulässige Höchstfahrgeschwindigkeit für das Wasserskifahren auf 30 km/Std. festgesetzt.

§ 2

1. Das Wasserskifahren ist nur in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.
2. Die Wasserskifahrer und ihre Boote müssen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, Schwimmern, stillliegenden Fahrzeugen, Flößen und schwimmenden Anlagen sowie Fahrwasserzeichen und Ufern einen Mindestabstand von 10 m einhalten.
3. Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer und deren Fahrstrecke zu beobachten.
4. Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimmern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten. Dabei sind Schleifen- und Slalomfahrten untersagt.
5. Die Auspuffgeräusche der Motorboote, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen.

Gültig bis 14. 3. 1977

Bekanntmachung Nr. 17/1973

Allgemeine Genehmigung für das Umladen von Stoffen der Klasse III a Kategorie K 3 auf dem Main zwischen km 3,8 und km 4,0

Auf Grund der Randnr. 10 506 des ADNR in Verbindung mit § 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) und über die Ausdehnung dieser Verordnung auf die übrigen Bundeswasserstraßen vom 29. Dezember 1972 (BGBl. I S. 9) wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs im Bereich des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes Frankfurt auf dem Main zwischen km 3,8 und km 4,0 (rechte Stromseite) das Umladen von Stoffen der Klasse III a, Kategorie K 3, von Schiff zu Schiff unter folgenden Auflagen und Bedingungen allgemein genehmigt:

1. Es darf nur bei Tage und nur bei Wasserständen am Pegel Mainz von weniger als 2,10 m umgeladen werden.
2. Es darf nur mit Saugpumpen umgeladen werden.
3. Dem Wasser- und Schiffsverkehrsamt Frankfurt (Tel. 23 65 51-3 Nebenst. 43) ist einen Tag vor Beginn jedes Umladens unter Angabe der Namen der beteiligten Fahrzeuge anzuzeigen. Vorgesehene Umladungen für Samstage, Sonn- und Feiertage müssen dem WSA Frankfurt an dem vorangehenden Arbeitstag bis 14.00 Uhr angezeigt werden.
4. Während des Umladens sind die im Betrieb befindlichen Einrichtungen zu überwachen.
5. Alle einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere des ADNR und der BinSchStrO (§ 1.15) sind zu beachten.
6. Diese Genehmigung tritt am 1. Mai 1973 in Kraft.
7. Diese allgemeine Genehmigung betrifft nur die strom- und schiffahrtspolizeilichen Belange. Etwa erforderliche Genehmigungen anderer Stellen oder Behörden bleiben unberührt.

Bekanntmachung Nr. 21/1973 vom 4. 5. 1973

Sicherheitsanforderungen an Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbände, auf dem Main und Main-Donau-Kanal

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen Main und Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schiffsverkehrsdirektion Würzburg.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde in Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Fahrzeugzusammenstellungen, ausgenommen Schubverbände, Art und Umfang der Besatzung, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzung betreffend Besatzung, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für die Fahrzeugzusammenstellung, deren Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge in der Fahrzeugzusammenstellung die Schiffssicherheit gefährdet.

Gültig bis 30. 4. 1975

Bekanntmachung Nr. 19/1974 vom 20. 2. 1974 (VkB1 1974 S. 179)

Verordnung zur vorübergehenden Änderung einiger Vorschriften über die Verkehrsregelung auf dem Main und Main-Donau-Kanal im Bereich der Wasser- und Schiffsverkehrsdirektion Würzburg

1. Ist das Überholen (§ 6.09 BinSchStrO) eines langsameren Fahrzeuges oder Verbandes auf dem Main auf der Strecke nicht durchführbar, so hat der Langsamere das Überholen im breiteren Oberwasser außerhalb des Schleusenbereichs zu ermöglichen.
2. Der § 11.03 -Ma- Nr. 2 der BinSchStrO wird wie folgt neu gefaßt:
„2. Von der Schleuse Kostheim bis km 46,00 beträgt die Fahrwassertiefe mindestens 2,70 m und oberhalb km 46,00 mindestens 2,50 m.“
3. Die Bestimmungen des § 11.15 -Ma- der BinSchStrO „Verkehrsregelung für die Strecke Limbach—Viebeth“ sind nicht mehr anzuwenden.
4. Der § 12.05 -MDK- der BinSchStrO wird durch folgende Nummer 3 ergänzt:
„3. Fahrzeugen mit einer Länge von mehr als 40,00 m ist das Wenden nur an den mit dem Hinweiszeichen E 8 (Anlage 7) gekennzeichneten Wendeplätzen gestattet.“
5. Der § 12.06 -MDK- der BinSchStrO wird wie folgt neu gefaßt:
„**Fahrgeschwindigkeit (§ 1.06 BinSchStrO)**
1. Die Mindestgeschwindigkeit gegenüber dem Ufer beträgt 6 km/Std.
2. Auf der Strecke oberhalb des Hafens Bamberg beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit gegenüber dem Ufer 11 km/Std.
3. Nummer 1 und 2 gelten nicht für Kleinfahrzeuge ohne eigene Triebkraft.
4. Die Strom- und Schiffsverkehrspolizeibehörde kann für einzelne Strecken und aus besonderen Anlässen abweichend von Nummer 2 für Kleinfahrzeuge mit eigener Triebkraft höhere Geschwindigkeiten zulassen, wenn dadurch die Benutzung der Wasserstraße und der übrige Schiffsverkehr nicht über Gebühr beeinträchtigt werden.“

Gültig bis 31. 3. 1977

Bekanntmachung Nr. 27/1974 vom 19. 4. 1974 (VkB1 1974 S. 283)

Verordnung über das Einhalten eines Sicherheitsabstandes in den Schleusenammern vor dem Obertor der Schleuse Würzburg und dem Untertor der Schleuse Gerlachshausen

Bei der Einfahrt in die Schleusenkommer müssen

- a) **Bergfahrer** vor dem Obertor der **Schleuse Würzburg**,
b) **Talfahrer** vor dem Untertor der **Schleuse Gerlachs-**
hausen

einen Sicherheitsabstand von etwa 50 m einhalten und vor dem dort auf der in Fahrtrichtung liegenden rechten Seite der Schleusenkommer jeweils aufgestellten Zeichen nach § 6.28 Nr. 2 BinSchStrO (Tafel B.5 der Anlage 7) anhalten.

Erst nach der Freigabe der Ausfahrt durch das grüne Licht gemäß § 6.28 Nr. 10 Buchstabe b) ist die Vorbeifahrt an der Tafel B.5 gestattet.

Gültig bis 14. 5. 1977

IV. LAHN

Bekanntmachung Nr. 5/1971

Wasserskifahren auf der Lahn

§ 1

Die folgenden Wasserflächen der Lahn werden für das Wasserskifahren freigegeben:

- Zwischen Lahn-km 13,60 und 15,20
(oberhalb des Wehres Altenberg),
- zwischen Lahn-km 34,80 und 36,20
(oberhalb des Wehres Löhnberg),
- zwischen Lahn-km 73,40 und 74,30
(oberhalb Limburg)

§ 2

- Das Wasserskifahren ist nur von 10.00 Uhr bis Sonnenuntergang gestattet.

Auf der in § 1 Buchstabe b) bezeichneten Strecke ist es auch zwischen 12.00 Uhr und 14.30 Uhr verboten.

- Wird ein Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt, so muß dieses neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person besetzt sein, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.
- Es dürfen nur Boote verwendet werden, die nach ihrer Bauart und Motorenstärke keinen schädlichen Wellenschlag verursachen können.
- Die Wasserskifahrer und ihre Boote haben außer beim Wenden einen Mindestabstand von 10 m von Fahrwasserzeichen, von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen, von den Ufern und Strombauwerken und von allen anderen Benutzern der Wasserstraße einzuhalten.
- In der Nähe von Fahrzeugen oder Schwimmbänken haben sich die Wasserskifahrer im Kielwasser ihres Bootes zu halten und dürfen weder Schleifen noch Slalom fahren.
- Die Geschwindigkeit ist erforderlichenfalls so zu vermindern, daß andere Verkehrsteilnehmer nicht geschädigt oder gefährdet werden können.
- Die Wasserskifahrer und ihre Boote dürfen auf den in § 1 freigegebenen Strecken die auf der Lahn vorgeschriebene Höchstfahrgeachwindigkeit während des Wasserskifahrens überschreiten, solange sie die unter den Nummern 1—6 festgelegten Bestimmungen einhalten.

Bekanntmachung Nr. 15/1972

Freigabe von weiteren Wasserskistrecken auf der Lahn

Es werden für die Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September täglich von 10.00 Uhr bis Sonnenuntergang folgende Strecken der Lahn für das Wasserskifahren freigegeben:

- km 80,70 bis 81,90 bei Diez
- km 103,60 bis km 104,80 bei Laurenburg.

Für das hiernach erlaubte Wasserskifahren gelten folgende Bedingungen:

- Die Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h (§ 13.06 La Nr. 2 BinSchStrO) darf im Rahmen des für das Wasserskifahren Notwendigen überschritten werden.
- Es dürfen nur Boote verwendet werden, die keinen schädlichen Wellenschlag verursachen. Die Auspuffgeräusche sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.
- Das schleppende Boot ist mit einem Bootsführer und einer weiteren geeigneten Person zu besetzen, die den Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten hat.
- Die Boote und die Wasserskifahrer haben außer beim Wenden einen Mindestabstand von 10 m von Ufern, Strombauwerken, Fahrwasserzeichen, Fahrzeugen und allen anderen Benutzern der Wasserstraße einzuhalten.
- Die Boote dürfen keine Schleifen fahren. Die Wasserskifahrer dürfen in der Nähe von Fahrzeugen, Schwimmbänken oder Badenden weder Schleifen noch Slalom fahren, sondern müssen sich rechtzeitig im Kielwasser des Bootes halten.
- Fallschirm- und Drachenfliegen ist verboten.
- Bootsführer und Wasserskifahrer sind für die Beachtung der Bestimmungen verantwortlich.
- Für besondere Veranstaltungen kann das Wasser- und Schiffsamt Diez Ausnahmen von 1—5 genehmigen.

V. MOSEL

Bekanntmachung Nr. 24/1972 vom 24. 5. 1972
(VkB1 S. 336 — MK/1972 — I — 4c)

Benutzung des Sprechweges 10 für die Funkverbindung zwischen Radarfahrzeugen auf der Mosel

Abweichend vom Wortlaut des § 6.35 Nr. 1 Satz 2 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung ist statt des Sprechweges 13 der Sprechweg 10 zu benutzen.

Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 2/1973 vom 5. 12. 1972
(VkB1 S. 883 — MK/1972 — II — 3c)

Fahrt von Schubverbänden in der Moselmündung

§ 1

(1) Abweichend von § 6.21 Nr. 1 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung dürfen Schubverbände mit einer Länge bis zu 193 m und einer Breite bis zu 22,80 m auf der Mosel von der Mündung in den Rhein bis Mosel-km 1,0 fahren.

(2) Schubverbände mit einer Breite von mehr als 11,40 m, die in die Mosel einfahren wollen, müssen rechtzeitig vor der Einfahrt über Sprechfunk auf Sprechweg 20 mit der Schleuse Koblenz Verbindung aufnehmen, sich über die Verkehrslage unterrichten lassen und auf Empfang geschaltet bleiben.

Über Sprechweg 10 ist ebenfalls rechtzeitig vor der Einfahrt im Abstand von jeweils 1 Minute eine Standortmeldung mit der Angabe der Entfernung vom Deutschen Eck zu geben. In der Zwischenzeit ist auch der Sprechweg 10 auf Empfang zu schalten.

§ 2

Die Bestimmungen der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung, insbesondere § 6.16 der Rheinschiffahrtpolizeiverordnung, bleiben unberührt.

Gültig bis 31. 12. 1975

Bekanntmachung Nr. 7/1974 vom 10. 1. 1974
(VkB1 1974 S. 73 — MK/1973 — III — 3a)

Verkehrsregelung im Unterkanal der Koblenzer Schleusen

§ 1

Zu Berg kommende Fahrzeuge müssen die ihnen zugewiesene Schleusenkommer ansteuern. Die Weisung hier-

zu erfolgt bei Tag und Nacht durch einen über der Mittelöffnung der Eisenbahnbrücke — Mosel-km 1,250 — angebrachten Richtungsweiser, der aus zwei weißen Lichtern nebeneinander besteht.

Die Zeichen des Richtungsweisers bedeuten:

- a) linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend: rechte (nördliche) Brückenöffnung und rechte Schleusenkammer benutzen,
- b) rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend: linke (südliche) Brückenöffnung und linke Schleusenkammer benutzen,
- c) beide Lichter ununterbrochen: vor dem Richtungsweiser bzw. dem Halteschild am Nordufer anhalten und bis zur Einweisung warten,
- d) beide Lichter blinkend: beide Brückenöffnungen und Schleusenkammern benutzbar.

Fahrzeuge, die nicht in der Lage sind, die ihnen zugewiesene Schleusenkammer zu benutzen, dürfen nicht die Brückenöffnung durchfahren. Sie müssen vor dem Richtungsweiser bzw. dem Halteschild am Nordufer anhalten und warten, bis ihnen die von ihnen benutzbare Schleusenkammer zugewiesen wird.

Fahrzeugzusammenstellungen über 110 m Länge müssen die nördliche Brückenöffnung und Schleusenkammer benutzen und vor dem Richtungsweiser bzw. dem Halteschild am Nordufer warten, bis ihnen diese Kammer zugewiesen wird.

§ 2

Nach dem Durchfahren der Eisenbahnbrücke ist eine Kreuzung des Fahrwassers ohne besondere Anweisung der Schleusenaufsicht verboten.

Gültig bis 31. 3. 1977

Bekanntmachung Nr. 3/1973 vom 5. 12. 1972
(VkB1 S. 882 — MK/1972 — II — 3a)

Einführung eines Bleib-weg-Signals auf der Mosel

§ 1

(1) Bei Zwischenfällen oder Unfällen, die ein Freiwerden der beförderten gefährlichen Güter verursachen können, muß das Bleib-weg-Signal ausgelöst werden an Bord von

- a) Tankschiffen, auf die die Anlage 9 oder 11 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung Anwendung findet, und
- b) Fahrzeugen, auf die die Anlage 10 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung Anwendung findet, wenn die Besatzung nicht in der Lage ist, die durch das Freiwerden für Personen oder die Schifffahrt entstehenden Gefahren abzuwenden.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Schubleichter und sonstige Fahrzeuge ohne Maschinenantrieb. Wenn diese jedoch zu einem Verband oder gekuppelten Fahrzeugen gehören, muß das Bleib-weg-Signal von dem Fahrzeug gegeben werden, auf dem sich der Führer des Verbandes oder der gekuppelten Fahrzeuge befindet.

§ 2

(1) Das Bleib-weg-Signal besteht aus einem Schall- und Lichtzeichen.

(2) Das Schallzeichen besteht aus der mindestens 15 Minuten lang ununterbrochenen Wiederholung abwechselnd eines kurzen und eines langen Tones.

(3) Gleichzeitig mit dem Schallzeichen muß das Lichtzeichen nach § 4.01 Nr. 2 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung gegeben werden.

(4) Nach dem Auslösen muß das Bleib-weg-Signal selbsttätig ablaufen; der Auslöser muß so beschaffen sein, daß er nicht unbeabsichtigt betätigt werden kann.

§ 3

(1) Fahrzeuge, die das Bleib-weg-Signal wahrnehmen, müssen alle Maßnahmen zur Abwendung der drohenden Gefahr ergreifen. Insbesondere müssen sie,

- a) wenn sie in Richtung auf die Gefahrenzone fahren, sich in möglichst weiter Entfernung von dieser halten und erforderlichenfalls wenden;
- b) wenn sie an der Gefahrenzone bereits vorbeigefahren sind, so schnell wie möglich weiterfahren.

(2) Auf den in Absatz 1 genannten Fahrzeugen sind sofort folgende Maßnahmen zu treffen:

- alle Fenster und nach außen führende Öffnungen sind zu schließen;
- alle nicht geschützten Feuer und Lichter sind zu löschen;
- das Rauchen ist einzustellen;
- die für den Betrieb nicht erforderlichen Hilfsmaschinen sind abzustellen;
- allgemein ist jede Funkenbildung zu vermeiden.

Ist das Fahrzeug zum Halten gebracht, so sind alle noch in Betrieb befindlichen Motoren und Hilfsmaschinen stillzusetzen oder stromlos zu machen.

(3) Absatz 2 gilt auch für die Fahrzeuge, die in der Nähe der Gefahrenzone stillliegen, sobald sie das Bleib-weg-Signal wahrnehmen; gegebenenfalls ist das Fahrzeug zu verlassen.

(4) Bei der Ausführung der Maßnahmen nach den Absätzen 1 bis 3 sind Strömung und Windrichtung zu berücksichtigen.

§ 4

Die Führer der Fahrzeuge, die das Bleib-weg-Signal wahrnehmen, müssen die nächste zuständige Strom- und Schifffahrtpolizeibehörde oder die nächste Dienststelle der Wasserschutzpolizei nach den gegebenen Möglichkeiten hiervon sofort unterrichten.

Gültig bis 31. 12. 1974

Bekanntmachung Nr. 32/1973 vom 13. 7. 1973
(VkB1 1973 S. 600 — MK/1973 — I — 4)

Schiffahrtpolizeiliche Verordnung zur vorübergehenden Änderung der Moselschiffahrtpolizeiverordnung

Der § 1.10 der Moselschiffahrtpolizeiverordnung wird um folgende Nummer 3 ergänzt:

„3. Auf Schubleichtern ist jedoch das Mitführen der in Nummer 1 Buchstaben a und g genannten Schiffspapiere nicht erforderlich, wenn an Bord eine Metalltafel angebracht ist, aus der der Name des Schiffes, die Nummer seines Schiffsattestes bzw. der als Ersatz zugelassenen Urkunde, die Untersuchungskommission, die es ausgestellt hat, bzw. die Behörde, welche die als Ersatz zugelassene Urkunde ausgestellt hat, und das Datum des Ablaufs der Gültigkeit des Schiffsattestes bzw. der als Ersatz zugelassenen Urkunde ersichtlich sind.

Diese Tafel von mindestens 60 mm Höhe und 120 mm Länge muß gut sichtbar und ablesbar auf der hinteren Steuerbordseite des Schiffes dauerhaft befestigt sein. Folgende Angaben müssen in gut leserlichen Buchstaben von mindestens 6 mm Höhe eingeschlagen oder eingekörnt sein:

NAME:

NUMMER DES SCHIFFSATTESTES BZW. DER ALS ERSATZ ZUGELASSENEN URKUNDE:

UNTERSUCHUNGSKOMMISSION BZW. BEHÖRDE, WELCHE DIE ALS ERSATZ ZUGELASSENE URKUNDE AUSGESTELLT HAT:

GÜLTIG BIS:

Die vorgenannten Schiffspapiere sind in diesem Falle beim Schiffseigentümer aufzubewahren.

Die Übereinstimmung der auf der Tafel vermerkten Angaben mit denen des Schiffsattestes bzw. der als Ersatz zugelassenen Urkunde muß durch eine Untersuchungskommission bzw. durch die Behörde, welche die als Ersatz zugelassene Urkunde ausgestellt hat, festgestellt und durch ihr Zeichen, das auf der Tafel eingeschlagen wird, bestätigt werden.“

Gültig bis 30. 9. 1975

Bekanntmachung Nr. 9/1965 vom 8. 3. 1965 (VkB1 S. 203)
Nr. 21/1969 vom 17. 7. 1969 (VkB1 S. 469)

Anordnung für die Moselschifffahrt

Für die Bemessung der Abladetiefe auf der Strecke zwischen Mosel-km 0,00 und 2,00 (Schleusengruppe Koblenz) sind die Wasserstände des Rheins (Richtpegel Koblenz) zu beachten.

Bekanntmachung Nr. 4/1972 (163/72 T)

Schifffahrtspolizeiliche Anordnung für den Schleusenbetrieb an der Mosel

An den Kammern der Moselschleusen von Koblenz bis Stadtbredimus-Palzem sind zur Sicherung der Untertore Stoßschutzanlagen wie an der Schleuse Lehmen eingebaut. Für den Schleusenbetrieb wird angeordnet:

Schubverbände mit Längen über 170 m sind zunächst 10 m vor der Stoßschutzanlage ständig zu machen und erst nach der Entfernung des Stoßschutzseiles langsam bis zur Markierung am Unterhaupt vorzuziehen. Dabei ist die besondere weiße Endmarkierung an der Kammerwand am Oberhaupt als Begrenzung unbedingt einzuhalten.

Bekanntmachung Nr. 19/1971

Schiffsliegeplatz Koblenz-Raumental

Der Schiffsliegeplatz bei Koblenz-Raumental, Mosel-km 3,550 bis 3,020 rechtes Ufer, darf nur im unteren Bereich von Schubverbänden belegt werden. Der obere Bereich ist nur Motorschiffen vorbehalten. Auf das dort vorhandene größere Wohngebiet ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere ist während der Nachtstunden Lärm zu vermeiden. Der Schiffsliegeplatz ist entsprechend gekennzeichnet.

Bekanntmachung Nr. 31/1973

Allgemeine Genehmigung für das Umladen von Stoffen der Klasse III a, Kategorie K 3 auf der Mosel zwischen km 6,990 und km 7,160

Auf Grund der Randnr. 10506 ADNR in Verbindung mit § 1 Nr. 2 der Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) und der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 20. Dezember 1971 (BGBl. I S. 2044) wird unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs auf der Mosel zwischen km 6,990 und km 7,160 (linke Stromseite) das Umladen von Stoffen der Klasse III a, Kategorie K 3, von Schiff zu Schiff unter folgenden Bedingungen und Auflagen genehmigt:

1. Es darf nur bei Tag und nur bei Wasserständen am Rhein-Pegel Koblenz von weniger als 1,50 m umgeladen werden.
2. Es soll nach Möglichkeit nur mit Saugpumpen umgeladen werden.
3. Dem Wasser- und Schiffsamt Koblenz-Mosel (Tel. 02 61 / 88 55, Nebenstelle 364) ist jedes Umladen ein Tag vor Beginn unter Angabe der Namen der beteiligten Fahrzeuge anzuzeigen. Vorgesehene Umladungen für Samstage, Sonn- und Feiertage müssen dem WSA Koblenz-Mosel an dem vorangehenden Arbeitstag bis 14.00 Uhr angezeigt werden.
4. Während des Umladens sind die in Betrieb befindlichen Einrichtungen zu überwachen.
5. Alle einschlägigen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere der ADNR und der MoselSchPVO (§ 1.15) sind zu beachten.
6. Diese allgemeine Genehmigung betrifft nur die strom- und schifffahrtspolizeilichen Belange. Etwa erforderliche Genehmigungen anderer Stellen oder Behörden bleiben unberührt.

Bekanntmachung Nr. 45/1968

Einfahrt in den oberen Vorhafen Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarken I

Schiffe, die nach Stilliegezeiten in der Stauhaltung Palzem-Stadtbredimus bei Wasserständen über Hochwassermarken I ihre Fahrt zu Tal antreten wollen, haben zur Vermeidung von Havarien im oberen Vorhafen ihre Abfahrtszeiten vorher mit der Schleusenverwaltung Palzem-Stadtbredimus abzustimmen und die vereinbarte Abfahrtszeit einzuhalten.

Diese Anordnung ergeht im Einvernehmen mit der Schifffahrtverwaltung des Großherzogtums Luxemburg.

Bekanntmachung Nr. 10/1973 (20/1974)

Wasserskifahren auf der Mosel

§ 1

Auf der deutschen Moselstrecke werden folgende Wasserskifahren für das Wasserskifahren freigegeben:

1. Zwischen km 4,67 und 5,00 in einer Breite von 40 m, vom linken Ufer an gerechnet,
2. zwischen km 5,90 und 6,50 in einer Breite von 60 m, vom linken Ufer an gerechnet,
3. zwischen km 5,97 und 8,30 in einer Breite von 30 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
4. zwischen km 10,00 und 11,00 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m, von den Ufern an gerechnet,
5. zwischen km 24,50 und 25,00 in einer Breite von 30 m, vom linken Ufer an gerechnet,
6. zwischen km 38,00 und 39,30 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet,
7. zwischen km 38,50 und 39,90 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
8. zwischen km 46,00 und 47,00 in einer Breite von 30 m, vom linken Ufer an gerechnet,
9. zwischen km 48,20 und 49,80 in einer Breite von 40 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
10. zwischen km 52,50 und 53,20 in einer Breite von 40 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
11. zwischen km 62,50 und 63,20 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m vom rechten und 40 m vom linken Ufer an gerechnet,
12. zwischen km 64,80 und 65,30 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m, von den Ufern an gerechnet,
13. zwischen km 80,20 und 81,20 auf beiden Flußseiten in einer Breite von 30 m vom rechten Ufer und von 50 m vom linken Ufer an gerechnet,
14. zwischen km 83,00 und 85,30 in einer Breite von 40 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
15. zwischen km 104,40 und 105,30 in einer Breite von 35 m, vom linken Ufer an gerechnet,
16. zwischen km 109,45 und 110,00 in einer Breite von 40 m, vom linken Ufer an gerechnet,
17. zwischen km 126,20 und 128,20 in einer Breite von 60 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
18. zwischen km 128,30 und 128,70 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet,
19. zwischen km 142,00 und 143,00,
20. zwischen km 147,20 und 147,80 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
21. zwischen km 167,30 und 168,50 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet,
22. zwischen km 173,00 und 174,50 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
23. zwischen km 178,30 und 180,05 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
24. zwischen km 196,30 und 198,70 in einer Breite von 50 m, vom rechten Ufer an gerechnet,
25. zwischen km 201,80 und 202,60 in einer Breite von 75 m, vom linken Ufer an gerechnet.

Die für das Wasserskifahren freigegebenen Strecken werden an ihren Endpunkten an den Ufern durch recht-eckige blaue Tafeln mit der weißen Aufschrift „SKI“ und einer weißen Spitze in Richtung der freigegebenen Strecke bezeichnet.

§ 2

Auf der deutsch-luxemburgischen Grenzstrecke der Mosel werden folgende Wasserflächen für das Wasserskifahren freigegeben:

1. Zwischen km 216,80 und 218,00 in einer Breite von 50 m, vom linken Ufer an gerechnet,
2. zwischen km 213,30 und 214,80,
3. zwischen km 223,90 und 225,00,
4. zwischen km 233,60 und 235,00,
5. zwischen km 236,00 und 237,00.

Für die Bezeichnung der freigegebenen Strecken gilt § 1 Abs. 2 entsprechend.

§ 3

Beim Wasserskifahren auf den freigegebenen Wasserflächen sind folgende Vorschriften zu beachten:

1. Das Wasserskifahren ist nur von 7.00 Uhr bis zum Sonnenuntergang, spätestens jedoch bis 21.00 Uhr gestattet.
2. Es dürfen nur Boote verwendet werden, die nach Bauart und Motorenstärke keinen schädlichen Wellenschlag verursachen. Die Auspuffgeräusche sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.
3. Das schleppende Boot ist mit einem Bootsführer und einer weiteren geeigneten Person zu besetzen, die den Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten hat.
4. Es sind folgende Mindestabstände einzuhalten:
 - a) Von Fahrwasserzeichen und von fahrenden oder liegenden Fahrzeugen 10 m,

b) von Ufern, Strombauwerken, Schwimmern oder Badenden 20 m.

Auf Schwimmer, Badende, Kleinfahrzeuge ohne eigene Triebkraft und Segelboote ist besondere Rücksicht zu nehmen.

5. Die Boote dürfen keine Schlangenlinien fahren. Die Wasserskifahrer dürfen in der Nähe von Fahrzeugen, Schwimmern oder Badenden weder Schleifen noch Slalom fahren, sondern müssen sich rechtzeitig im Kielwasser des Bootes halten.
6. Das Fallschirm- und Drachenfliegen ist verboten.
7. Die Bootsführer und die Wasserskifahrer sind für die Beachtung dieser Bestimmungen und der allgemein geltenden Vorschriften verantwortlich.
8. Das zuständige Wasser- und Schiffsamt kann im Rahmen einer nach § 1.23 der MoselSchPVO zu erteilenden Genehmigung für besondere Veranstaltungen Ausnahmen von den vorstehenden Bedingungen zulassen.

§ 4

Auf den in § 1 Nr. 19 und 25 und in § 2 Nr. 2—5 genannten Wasserflächen gelten die folgenden zusätzlichen Vorschriften:

- a) Das Wasserskifahren ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, die Wasserfläche befahren.
- b) Das Wasserskifahren muß bei Annäherung eines Fahrzeuges, das nicht Kleinfahrzeug ist, so rechtzeitig eingestellt werden, daß dieses nicht behindert wird.
- c) Das Slalomlaufen und Skispringen ist verboten.

VI. SCHIFFFAHRTSWEG RHEIN—KLEVE

Zusammenstellung

der am 15. Mai 1974 gültigen Verordnungen, Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung, der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung, dem Bundeswasserstraßengesetz und der Verordnung über das Wasserskifahren auf den Bundeswasserstraßen.

Vorbemerkung

In der Zusammenstellung sind **nicht** aufgenommen die Anordnungen oder Bekanntmachungen, die nur örtliche Bedeutung haben.

Soweit zu den einzelnen Verordnungen, Anordnungen oder Bekanntmachungen keine Frist vermerkt ist, handelt es sich um Bestimmungen, die ohne zeitliche Begrenzung erlassen wurden.

Übersicht

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Verordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtstraße Elbe
2. Verordnung über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken
3. Verordnung über Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal
4. Verordnung über Fahrzeuge in Schleppverbänden auf Seeschiffahrtstraßen und dem Nord-Ostsee-Kanal
5. Verordnung über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen von Fahrzeugen

6. Verordnung über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Besatzung auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen

B. Anordnungen und Bekanntmachung nach der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden (Hinweis)
2. Anordnung über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird
3. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Hinweis)
4. Anordnung über den Verkehr von Motorsportbooten
5. Verordnung über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen
6. Anordnung über die Tauchtiefenverringerung in der Mündungstrecke der Ruhr
7. Anordnung für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal

8. Anordnung für die Fahrt auf dem Küstenkanal
9. Anordnung über die vorübergehende Zulassung von höheren Geschwindigkeiten für das Befahren der Leda mit Motorsportfahrzeugen
10. Anordnung über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenkammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals
11. Verordnung über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren
12. Anordnung über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen-Senden und Hilstrup
13. Verordnung über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe

II. Weser

1. Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden
2. Bekanntmachung über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen

III. Elbe

1. Verordnung über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe (Hinweis)
2. Verordnung über Sprechfunkanlagen auf den BinSch-Str Elbe und Ilmenau
3. Bekanntmachung über zeitlich begrenzte Sperrungen der Elbe bei Eisführung

C. Bekanntmachungen über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

I. Westdeutsche Kanäle

1. Bekanntmachung über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethefohnkanal
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg
3. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen
4. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal

II. Weser

1. Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet
2. Verordnung über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse

III. Elbe

Verordnung über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten und der Brückenbetriebszeiten im Elbegebiet

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

Verordnung über die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals und der Hubbrücken der Kanaltrave

D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

I. Weser

1. Bekanntmachung über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen
2. Anordnung über die Freigabe von Wasserskistrecken auf der Weser und ihren Nebenflüssen

II. Elbe

Anordnung über das Wasserskifahren auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe

A. Verordnungen und Anordnungen nach der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung

1. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 24. November 1972 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsblatt S. 882)

§ 1

Auf der Binnenschiffahrtsstraße Elbe kann ein Schlepper, ein Schubschiff oder ein Motorgüterschiff abweichend von § 68 der Binnenschiffs-Untersuchungsordnung und § 1.08 Nr. 2 und 3 der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung zu Versuchszwecken ein unbemanntes Fahrzeug ohne eigene Triebkraft längsseits schleppen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Besteht die vorgeschriebene Besatzung des schleppenden Fahrzeugs neben dem Schiffsführer nur aus einem Matrosen oder einem Schiffsjungen, so ist die Deckmannschaft um eine Person zu verstärken;
2. mindestens eine Person der Besatzung oder der nach Nummer 1 verstärkten Besatzung des schleppenden Fahrzeuges muß ein Steuermann sein. Dies gilt für alle Stufen und Betriebsformen;
3. die Gesamtbreite der gekuppelten Fahrzeuge in der Berg- und Talfahrt darf 18,0 m, die Länge des längsseits gekuppelten Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft 67,0 m nicht überschreiten;
4. die Steuereinrichtung des schleppenden Fahrzeuges muß ein sicheres Manövrieren der gekuppelten Fahrzeuge gewährleisten;
5. die Verbindungen zwischen dem schleppenden Fahrzeug und dem längsseits gekuppelten Fahrzeug müssen so hergestellt sein, daß die gekuppelten Fahrzeuge sicher manövriert werden können;
6. je nach ihrer Bauart muß die Steuereinrichtung des längsseits gekuppelten Fahrzeuges durch eine leicht zu lösende Sperre feststellbar oder frei beweglich sein. Im letzteren Fall dürfen Personen durch die sich bewegenden Steuerorgane nicht gefährdet werden;
7. eine ausreichende freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeuges muß auch über das längsseits gekuppelte Fahrzeug hinweg möglich sein;
8. ein schneller und sicherer Übergang von einem zum anderen Fahrzeug muß möglich sein.

Gültig bis zum 31. Dezember 1974

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 5. Dezember 1972 über die Sicherheitsanforderungen für Fahrzeuge auf kurzen Strecken (Verkehrsblatt 1973 S. 51)

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag im Einzelfall bei Fahrzeugen, die nur auf kurzen Strecken verkehren, folgende Ausnahmen zulassen:

1. bei Motorbarkassen, Inspektionsfahrzeugen, Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ausrüstung nach § 46 Abs. 1 Nr. 3 (Landesteg) und Nr. 7 BSchUO (Schorbäume oder Bundstaken) verzichtet werden;
2. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Steuereinrichtung oder die Ruderanlage nach § 14 Abs. 1 BSchUO verzichtet werden, wenn die

Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper geschleppt werden, daß sie auf Kurs gehalten werden können;

3. bei kleinen Bau- und Arbeitsfahrzeugen kann auf die Ankereinrichtung nach § 49 BSchUO verzichtet werden, wenn die Fahrzeuge nur auf eng begrenzten Baustellen längsseits eines mit ausreichender Ankereinrichtung und Schleppkraft versehenen Schleppers geschleppt werden;
4. kleine Bau- und Arbeitsfahrzeuge brauchen nicht mit dem Abort nach § 16 Abs. 2 BSchUO versehen zu sein.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde stellt über die nach § 2 dieser Verordnung genehmigten Ausnahmen, die zugelassenen Strecken, die Bedingungen und den Zeitraum der Ausnahmen eine Bescheinigung aus, die zusammen mit dem Schiffszeugnis aufzubewahren ist.

Gültig bis zum 31. Dezember 1974.

3. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 25. Januar 1973 über Befreiung von dem Erfordernis der Schotteinteilung bei Fahrgastschiffen im Wesergebiet und auf dem Mittellandkanal (Verkehrsblatt S. 141)**

§ 1

(1) Die Schiffsuntersuchungskommission kann Fahrgastschiffe, die geschlossene Räume, aber keine Schlafräume für Fahrgäste besitzen, für die Fahrt auf der Weser oberhalb von Wehr und Schleuse Petershagen, auf der Fulda, der Werra, der Aller und dem Mittellandkanal von der im § 52 BSchUO vorgeschriebenen Schotteinteilung des Schiffskörpers befreien, wenn die Sicherheit der zu befördernden Personen und die Schiffssicherheit in anderer Weise gewährleistet erscheinen. Diese Voraussetzung kann als erfüllt angesehen werden, wenn insbesondere folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Es ist ein Kollisionsschott und ein Achterpiekschott vorhanden.
2. Bei Fahrzeugen, deren Schiffskörper zwischen den äußersten Punkten der Eintauchungsebene bei voller Beladung des Schiffes eine Länge von mehr als 20 m hat,
 - 2.1. beträgt der Abstand des Kollisionsschottes vom vorderen Lot dieser Ebene mindestens 4% der Länge und überschreitet das Mindestmaß höchstens um 2 m,
 - 2.2. ist der Maschinenraum von den Fahrgasträumen gasdicht getrennt.
3. Für jeden an Bord befindlichen Fahrgast ist ein geeignetes Rettungsmittel (z. B. Kunststoffblöcke oder schwimmfähige Sitzkissen) mit einem Mindestauftrieb von 7 kg an Bord und griffbereit gelagert.
4. Bei einer Länge von 35 m und mehr ist eine Nachrichtenübermittlungsanlage vorhanden, die eine einwandfreie und schnelle gegenseitige Verständigung zwischen dem Schiffsführer und der übrigen Besatzung ermöglicht und mit der der Schiffsführer den Fahrgästen eine Unterrichtung geben und Weisungen erteilen kann.

(2) Für die Fahrt auf dem Mittellandkanal und seinen Zweigkanälen kann eine Befreiung nach Abs. (1) nur für Fahrgastschiffe erteilt werden, deren Länge weniger als 35 m beträgt.

(3) Die Befreiung wird in das Schiffszeugnis eingetragen und gleichzeitig die Verpflichtung zur Aufstellung einer Betriebsanweisung für den Leckfall aufgenommen, die in dauerhafter Ausführung und gut sichtbar an Bord ausgehängt sein muß.

§ 2

Die Befreiung nach § 1 kann nur gewährt werden bei Fahrzeugen, die beim Inkrafttreten dieser Verordnung bereits in Dienst gestellt oder im Bau befindlich waren.

Gültig bis zum 31. März 1975.

4. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen und Aurich vom 10. September 1973 über Fahrzeuge in Schleppverbänden auf Seeschiffahrtsstraßen und dem Nord-Ostsee-Kanal (Verkehrsblatt S. 838)**

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Seeschiffahrtsstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen und Aurich einschließlich des Nord-Ostsee-Kanals.

§ 2

(1) Die Untersuchungsbehörde kann auf Antrag zu Versuchszwecken

- a) für geschleppte Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft (Transportpontons, Schuten, Leichter) auf das Erfordernis einer Steuereinrichtung oder einer Ruderanlage nach § 14 BSchUO verzichten, wenn die Fahrzeuge längsseits eines Schleppers oder so kurz hinter einem Schlepper auf Hahnepot geschleppt werden, daß die Kursstabilität des Anhangs und die sichere Manövrierfähigkeit des Schleppverbandes gewährleistet sind. Dabei muß freie Sicht aus dem Steuerstand des schleppenden Fahrzeugs und beim Längsseitsschleppen ein schneller und sicherer Übergang vom einen zum anderen Fahrzeug möglich sein;
- b) geschleppte Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft (Transportpontons, Schuten, Leichter) von der vorgeschriebenen Besatzung (§ 68 BSchUO) sowie von den Erfordernissen des § 16 in Verbindung mit den §§ 18 und 19 sowie der §§ 23 und 47 BSchUO befreien, wenn eine Gefährdung der Schiffssicherheit und der Sicherheit der an Bord befindlichen Personen auch unter ungünstigen Bedingungen nicht zu erwarten ist.

(2) Die Besatzung des Schleppers ist in diesem Falle in allen Betriebsformen um mindestens einen Matrosen zu verstärken.

§ 3

(1) Die Untersuchungsbehörde vermerkt im Schiffszeugnis der Fahrzeuge, die im Sinne des § 2 geschleppt zu werden bestimmt sind, den Fahrbereich, die zugelassene Schleppart sowie die bei Versuchsfahrten sich ergebenden notwendigen weiteren Bedingungen und Auflagen und die gewährten Erleichterungen.

(2) Im Schiffszeugnis des Schleppers, der dazu bestimmt ist, Fahrzeuge im Sinne des § 2 zu schleppen, vermerkt die Untersuchungsbehörde, daß für diesen Fall die Besatzung in allen Betriebsformen um einen Matrosen zu erhöhen ist.

Gültig bis zum 31. Oktober 1975

5. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster vom 14. September 1973 über die Sicherheitsanforderungen an Zusammenstellungen von Fahrzeugen (Verkehrsblatt S. 857).**

§ 1

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Hamburg, Kiel, Bremen, Aurich, Hannover und Münster.

§ 2

Die Untersuchungsbehörde im Sinne des § 3 Abs. 2 BSchUO kann für Zusammenstellungen von Fahrzeugen

gen Art und Umfang der Besatzung, Art der Zusammenstellung der Fahrzeuge, Steuereinrichtung und Ausrüstung in Abweichung von Teil II und III der BSchUO festsetzen.

§ 3

Die Untersuchungsbehörde hat ihre Festsetzungen betreffend Besatzung, Zusammenstellung und Ausrüstung in den Schiffszeugnissen der Einzelfahrzeuge sowohl für die Einzelfahrt als auch für den Verband, dessen Bestandteil das Einzelfahrzeug wird, zu vermerken. Sie kann diese Vermerke in den Schiffszeugnissen der einzelnen Fahrzeuge abändern oder löschen, wenn der Betrieb der Fahrzeuge im geschlossenen Verband die Schiffssicherheit gefährdet. Gültig bis zum 14. Dezember 1975

6. **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 2. Oktober 1973 über die Zulassung bestimmter Schuten und Leichter zur Fahrt mit herabgesetzter Besatzung auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 780).**

§ 1

Abweichend von § 68 Absatz 1 BSchUO genügt auf der Weser von km 0,0 bis 354,190 (Landesgrenze Niedersachsen/Bremen) sowie auf der Werra, der Fulda, der Aller und der Leine bei Schuten und Leichtern (Kohlenprahme Kieskähne) mit einer Tragfähigkeit bis zu 150 t — ausgenommen Tankleichter — die Besatzung mit einem Schiffsführer, wenn sie auf Strecken von höchstens 10 km verkehren.

§ 2

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover kann auf Antrag und nach Prüfung durch die Schiffsuntersuchungskommission in Minden genehmigen, daß Schuten und Leichter — ausgenommen Tankleichter — bis zu einer Tragfähigkeit von 250 t unter der Voraussetzung des § 1 nur mit einem Schiffsführer besetzt sind. Diese Genehmigung ist an Bord mitzuführen.

Gültig bis zum 30. November 1976

B. Anordnungen und Bekanntmachungen nach der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung

I. Westdeutsche Kanäle

1. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch die Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535), siehe Abschnitt B Ziff. II Nr. 1**
2. **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 5. September 1968 über den Verkehr von Fahrgastschiffen und Fahrzeugen, von denen aus Kleinhandel betrieben wird (Verkehrsblatt S. 473).**

§ 1

Zur Fahrt auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster bedürfen Fahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen benutzt werden oder von denen aus Kleinhandel betrieben wird, einer besonderen Zulassung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster.

§ 2

Anträge auf Zulassung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeugs an eines der Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine und Meppen zu richten.

§ 3

Die Zulassung kann unter Auflagen und Bedingungen befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

3. **Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf Wasserstraßen (Verkehrsblatt S. 204) siehe Abschn. B Ziff. II Nr. 2**
4. **Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 29. April 1969 über den Verkehr von Motorsportbooten auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (Verkehrsblatt S. 221,284).**

§ 1

Auf dem

Rhein-Herne-Kanal von km 0,0 bis km 38,25 (Westende des ehemaligen Schlepperbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost) sowie dem Verbindungskanal zwischen dem Rhein-Herne-Kanal und der Ruhrwasserstraße.

ist der Verkehr von mit Motorkraft betriebenen Sportfahrzeugen — einschl. schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — verboten. In begründeten Fällen können Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, insbesondere für einzelne Wanderfahrten.

§ 2

Anträge auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung sind unter Angabe des Vor- und Zunamens und der Anschrift des Antragstellers sowie der vollständigen technischen Daten und des Namens des zuzulassenden Fahrzeuges an das Wasser- und Schifffahrtsamt Duisburg-Meiderich zu richten. Die Anträge sind zu begründen.

§ 3

Die Ausnahmegenehmigung kann unter Auflagen und Bedingungen und befristet erteilt werden. Sie kann jederzeit widerrufen werden.

§ 4

Auf

dem Rhein-Herne-Kanal oberhalb von km 38,25 (ostwärts des Westendes des ehemaligen Schlepperbetriebshafens oberhalb der Schleuse Herne-Ost),

dem Wesel-Datteln-Kanal,

dem Datteln-Hamm-Kanal und

dem Dortmund-Ems-Kanal von Dortmund bis Papenburg mit Ausnahme der Flußstrecken unterhalb von Meppen

dürfen mit Motorkraft betriebene Sportfahrzeuge — einschließlich schwimmfähiger Kraftfahrzeuge — nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 12 km/Std. fahren. Ist ein Fahrzeug aus besonderen Gründen auf die Ausnutzung höherer Fahrgeschwindigkeiten als 12 km Std. angewiesen, kann unter den Voraussetzungen des § 1 Satz 2 und der §§ 2 und 3 eine Ausnahmegenehmigung für einzelne Fahrten erteilt werden. Anträge sind an die Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Münster, Rheine oder Meppen zu richten.

5. **Schiffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Aurich und Bremen vom 1./9. Juli 1970 über die Kennzeichnung der Sportfahrzeuge auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Münster, Aurich und Bremen (Verkehrsblatt S. 490).**

§ 1

Auf

dem Rhein-Herne-Kanal (mit Verbindungskanal zur Ruhrwasserstraße),

der Ruhrwasserstraße von der Mündung in den Rhein bis km 12,34

dem Wesel-Datteln-Kanal,
 dem Datteln-Hamm-Kanal,
 dem Dortmund-Ems-Kanal mit der Ems von Gleesen
 bis Papenburg und der Hase unterhalb der Ein-
 mündung des Ems-Hase-Kanals und
 der Ems vom Schönefliether Wehr bis Gleesen,
 müssen Kleinfahrzeuge, die Sport- und Vergnügungs-
 zwecken dienen (Sportfahrzeuge), ein amtliches
 Kennzeichen führen.

§ 2

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben und
 aus einer Zahl. Als Buchstaben werden die am Sitz
 des Wasser- und Schiffsamtes vorgeschriebenen
 amtlichen Kennzeichen für Kraftfahrzeuge mit einem
 vorgesetzten und durch einen Punkt getrennten „W“
 verwendet.

(2) Die Zuteilung des Kennzeichens ist vom
 Eigentümer bei einem der Wasser- und Schiffs-
 ämter in Duisburg-Meiderich, Dorsten, Hamm, Mün-
 ster, Rheine oder Meppen zu beantragen. Der An-
 tragsteller hat seine Berechtigung unter Angabe sei-
 nes Namens, seiner Anschrift, seines Geburtsdatums
 und seines Geburtsortes glaubhaft zu machen.

Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohn-
 sitzes dem Wasser- und Schiffsamt anzuzeigen,
 das das Kennzeichen erteilt hat.

§ 3

(1) Das Kennzeichen ist in 10 cm hohen lateini-
 schen Buchstaben und arabischen Zahlen in heller
 Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler Farbe auf
 hellem Grund an beiden Bugseiten des Sportfahr-
 zeugs anzubringen. Es muß jederzeit deutlich lesbar
 sein.

(2) Über das erteilte Kennzeichen erhält der Eigen-
 tümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

Der Ausweis ist während der Fahrt an Bord des
 Sportfahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Be-
 diensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung
 und den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Ver-
 langen vorzulegen.

§ 4

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens
 nach dieser Anordnung sind befreit:

- a) Sportfahrzeuge eines Sportvereins, der einem an-
 erkannten Sportverband angeschlossen ist, sofern
 der Name des Fahrzeugs oder eine Unterscheid-
 ungsnummer, der Name des Sportvereins —
 auch in abgekürzter Form — und sein Heimatort
 gut sichtbar am Fahrzeug angebracht sind.

Während der Fahrt muß ein mindestens 30x20 cm
 großer Ständer des Sportvereins geführt werden,
 doch können Rennboote während einer Veranstal-
 tung auch kleinere Abbildungen desselben auf
 der Bordwand tragen.

Ein Mitglied der Besatzung muß außer einem mit
 Lichtbild versehenen Personalausweis den Mit-
 gliedsausweis des Sportvereins bei sich führen,
 aus dem auch die Mitgliedschaft des Vereins zum
 Sportverband ersichtlich ist.

- b) Sportfahrzeuge der Deutschen Lebens-Rettungs-
 Gesellschaft und sonstiger, dem Allgemeinwohl
 dienender Organisationen, wenn sie als solche ge-
 kennzeichnet und an ihnen eine Unterscheidungs-
 nummer und der Ortsverband angebracht sind.

- c) Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des
 Grundgesetzes beheimatet sind, wenn der Name
 des Fahrzeugs in mindestens 10 cm hohen lateini-
 schen Buchstaben deutlich lesbar an der Außen-
 seite und der Name und Wohnort des Eigentü-
 mers innen- oder außenbords an einer gut sicht-
 baren Stelle angebracht sind.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und
 Schiffsverwaltung oder der Länder nach anderen
 Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen er-
 setzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

§ 5

- (1) Das Kennzeichen wird ungültig, wenn
 a) der Eigentümer des Sportfahrzeugs wechselt,
 b) das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar
 ist,
 c) im Falle des § 2 Nr. 2 Abs. 2 ein neues Kennzei-
 chen zugeteilt wird,
 d) die Verlängerung des Ausweises nicht erfolgt.

In diesen Fällen ist der Ausweis (§ 3 Nr. 2) an das
 Wasser- und Schiffsamt, das ihn ausgestellt hat,
 zurückzugeben.

(2) Ungültige Kennzeichen müssen vom Fahrzeug
 entfernt werden. Im Falle des Buchstaben a kann das
 Wasser- und Schiffsamt auf Antrag die Beibehal-
 tung des Kennzeichens gestatten.

§ 6

Auf dem Küstenkanal, der Leda von der Hafen-
 einfahrt in Leer bis zur Einmündung des Elisabeth-
 fehnkanals, auf dem Elisabethfehnkanal und auf dem
 Ems-Seitenkanal Oldersum—Emden müssen Sport-
 fahrzeuge entweder

- a) innen- oder außenbords den Namen und den
 Wohnort des Eigentümers tragen (§ 8 Nr. 1 der
 BSchSO 1966 **) oder
 b) den Bestimmungen dieser Anordnung entsprechen.

Ausweis

über die Erteilung eines amtlichen
 Kennzeichens für ein Kleinfahrzeug

Herrn/Frau/Fräulein

geb. am 19..... in

wohnhaft in
 (Ort, Straße und Haus-Nr.)

ist gemäß § 1 der Schiffsahrtspolizeilichen
 Anordnung der Wasser- und Schiffsahrts-
 direktionen Münster, Aurich und Bremen
 vom 19..... über die Kennzeich-
 nung der Sportfahrzeuge auf den westdeut-
 schen Kanälen für sein / ihr

(Art und Name des Kleinfahrzeugs)

das Kennzeichen*)
 erteilt worden.

*) Das Kennzeichen muß an beiden Fahrzeugvorderseiten
 in heller Farbe auf dunklem Grund oder in dunkler
 Farbe auf hellem Grund in mindestens 10 cm großen
 Buchstaben bzw. Zahlen angebracht sein.

**) Jetzt § 2.02 Buchstabe b BinSchStrO 1971

Technische Daten des Fahrzeugs

Fahrzeugtyp bzw. Fabrikat

Fahrzeuglänge m, Fahrzeugbreite m

Motor-Fabrikat

Motor-Nr., Leistung in PS

....., den 19.....

Wasser- und Schiffsamt

Dienst-
siegel

(Unterschrift)

Gebühr DM

Dieser Ausweis ist an Bord des Fahrzeugs mitzuführen und den zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung sowie den Beamten der Wasserschutzpolizei auf Verlangen vorzuzeigen. Der Ausweis ist an das Wasser- und Schiffsamt zurückzugeben, sofern das Fahrzeug veräußert oder aus dem Verkehr gezogen wird.

Bedingungen und Hinweise

1. Das Kleinfahrzeug muß einen geeigneten Führer haben. Dieser hat einen gültigen Ausweis zur Feststellung seiner Person bei sich zu führen.
2. Der Führer des Fahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß andere Verkehrsteilnehmer und sonstige Benutzer der Wasserstraße sowie Anlieger nicht gefährdet, behindert oder unnötig belästigt werden. Er hat die im Interesse der Sicherheit und der Ordnung an Bord erforderlichen Anweisungen zu treffen und ist für deren Befolgung verantwortlich.
3. Beschädigungen der Ufer sowie von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
4. Kleinfahrzeuge müssen allen übrigen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.
5. Die Fahrgeschwindigkeit darf 12 km/Std. nicht überschreiten.
6. Das Anhängen an ein in Fahrt befindliches Fahrzeug oder Floß ist ohne ausdrückliche Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
7. Den Anordnungen der zuständigen Bediensteten der Wasser- und Schiffsverwaltung ist Folge zu leisten.
8. Die Bestimmungen der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung sind zu beachten. Verstöße dagegen können strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

Dieser Ausweis verliert am 19..... seine Gültigkeit.

Dienst-
siegel

(Unterschrift)

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum

..... 19..... verlängert.

Dienst-
siegel

(Unterschrift)

Gebühr DM

Die Gültigkeit des Ausweises wurde bis zum

..... 19..... verlängert.

Dienst-
siegel

(Unterschrift)

Gebühr DM

6. Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster vom 29. Mai 1971 über die Tauchtiefenverringern in der Mündungsstrecke der Ruhr (Verkehrsblatt S. 302).

§ 1

Abweichend von § 15.02 — WK — Nr. 1 Satz 3 der BinSchStrO verringert sich die zulässige Tauchtiefe in der Mündungsstrecke der Ruhr bereits dann um das Maß des jeweiligen Absinkens des Wasserstandes, wenn am Rheinpegel in Duisburg-Ruhrort der Wasserstand unter die Marke 250 sinkt.

Gültig bis zum **30. Juni 1974**

7. Schiffsahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schiffsahrtsdirektion Münster vom 24. März 1972 für die Regelung des Schiffsverkehrs auf dem Datteln-Hamm-Kanal östlich der Hammer Bundesbahnbrücke (Verkehrsblatt S. 204)

§ 1

Einfahrt in den Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm

Die Einfahrt in den Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm wird für die Bergfahrt erforderlichenfalls durch Sichtzeichen geregelt, die westlich der Hammer Bundesbahnbrücke bei km 35,870 und westlich der Hammer Kanalstraßenbrücke bei km 36,441 am Südufer angebracht sind. Es bedeuten:

- a) zwei weiße ununterbrochene Lichter nebeneinander:
keine Durchfahrt;
- b) zwei weiße blinkende Lichter nebeneinander:
Weiterfahrt gestattet; § 6.07 BinSchStrO ist zu beachten.

§ 2

Verhalten im Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm

Im Schleusenbereich unterhalb der Schleuse Hamm dürfen Fahrzeuge am Südufer nur in einer Schiffsbreite festmachen; am Nordufer ist das Festmachen in einer Schiffsbreite nur zwischen km 36,57 und km 36,83 und nur leeren Fahrzeugen bis zu 8,20 m Breite gestattet.

§ 3

Verkehrsregelung für **beladene** Fahrzeuge östlich der Schleuse Werries

(1) Beladene Fahrzeuge dürfen sich auf der Strecke östlich der Schleuse Werries weder begegnen noch überholen. Die Fahrt ist beladenen Fahrzeugen deshalb jeweils nur in einer Richtung gestattet, und zwar — vorbehaltlich der Regelung in § 4 —

für die Bergfahrt (von der Schleuse Werries in Richtung Schmehausen) in der Zeit von

5.00 bis 7.00 Uhr	mit dem jeweils	um 6.00 Uhr
9.00 bis 11.00 Uhr	letzten Abfahrts-	um 10.00 Uhr
13.00 bis 15.00 Uhr	termin von der	um 14.00 Uhr
17.00 bis 19.00 Uhr	Schleuse Werries	um 18.00 Uhr
21.00 bis 23.00 Uhr		um 22.00 Uhr

Für die Talfahrt (von Schmehausen in Richtung Schleuse Werries) in der Zeit von

7.00 bis 9.00 Uhr	mit dem jeweils	um 8.00 Uhr
11.00 bis 13.00 Uhr	letzten Abfahrts-	um 12.00 Uhr
15.00 bis 17.00 Uhr	termin von den	um 16.00 Uhr
19.00 bis 21.00 Uhr	Häfen Schmehausen	um 20.00 Uhr
23.00 bis 5.00 Uhr	und Uentrop	um 4.00 Uhr

(2) Ist ein beladenes Fahrzeug gezwungen, die bereits angetretene Fahrt zu unterbrechen, und kann es innerhalb des für seine Fahrtrichtung in Absatz 1 festgesetzten Zeitraumes die Schleuse Werries oder einen Hafen nicht mehr erreichen, muß es die Fahrt einstellen und am Ufer stilliegen, bis der nächste Zeitraum in seiner Fahrtrichtung die Weiterfahrt gestattet.

§ 4

Abfahrt von der Schleuse Werries
zu den Häfen Westfalen und Uentrop

Allen Fahrzeugen, die für den Hafen Westfalen bestimmt sind, und beladenen Fahrzeugen, die für die Hafengruppe Uentrop bestimmt sind, ist die Abfahrt von der Schleuse Werries nur gestattet, wenn in dem jeweiligen Hafenbecken ausreichende Liegeplätze frei sind. Den Verkehrsablauf regelt die Schleusenaufsicht.

Die Bestimmungen des § 3 bleiben unberührt.

§ 5

Liegeplätze östlich der Hafengruppe Uentrop

Östlich der Hafengruppe Uentrop ist das Stilliegen am Nordufer zwischen km 46,050 und km 46,550 nur leeren Fahrzeugen erlaubt, die auf Beladung in der Hafengruppe Uentrop warten und dort keinen Platz finden.

§ 6

Laufenlassen der Schiffsschrauben

Östlich der Hammer Bundesbahnbrücke ist das Laufenlassen der Schiffsschrauben während des Stilliegens untersagt.

Gültig bis zum 30. April 1975

8. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Bremen und Münster vom 23. Oktober 1972 für die Fahrt auf dem Küstenkanal (Verkehrsblatt S. 812)

§ 1

Fahrt durch die Fahrwasserenge bei Oldenburg

- Ist die Durchfahrt durch die Fahrwasserenge zwischen km 2,6 (oberer Vorhafen Schleuse Oldenburg) und km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) für Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit

mehr als 5,60 m bis 6,10 m Breite u. ü. 2,00 m	T
mehr als 6,10 m bis 6,60 m Breite u. ü. 1,75 m	
mehr als 6,60 m bis 6,80 m Breite u. ü. 1,50 m	
mehr als 6,80 m bis 7,00 m Breite u. ü. 1,40 m	
mehr als 7,00 m bis 7,20 m Breite u. ü. 1,30 m	
mehr als 7,20 m bis 7,40 m Breite u. ü. 1,20 m	
mehr als 7,40 m bis 7,60 m Breite u. ü. 1,10 m	
mehr als 7,60 m bis 7,80 m Breite u. ü. 1,00 m	
mehr als 7,80 m bis 8,00 m Breite u. ü. 0,90 m	
mehr als 8,00 m bis 8,20 m Breite u. ü. 0,80 m	
mehr als 8,20 m Breite u. ü. 0,70 m	

verboten, wird dies abweichend von § 6.08 Nr. 2 (Zeichen A. 1) BinSchStrO durch

eine rechteckige Tafel mit rotem Rand und der Darstellung der Flagge „N“ des Internationalen Signalführers angezeigt. Fahrzeuge und

Fahrzeugverbände mit den in Satz 1 genannten Abmessungen müssen vor dieser Tafel anhalten.

- Ist die Durchfahrt der in Nummer 1 bezeichneten Fahrzeuge und Fahrzeugverbände gestattet, wird dies nach § 6.08 Nr. 2 (Zeichen E. 1) BinSchStrO durch

eine rechteckige grüne Tafel mit senkrechtem weißen Streifen angezeigt.

§ 2

Fahrt durch den Streckenabschnitt
Hundsmühlen—Ahrens-dorf

- Im Streckenabschnitt zwischen km 5,2 (Liegestelle 1 Hundsmühlen) und km 26,0 (Liegestelle Ahrens-dorf) müssen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände untereinander beim Begegnen ihre Geschwindigkeit rechtzeitig so vermindern, daß schädlicher Wellenschlag oder schädliche Sogwirkung vermieden werden. Sie müssen sich während des Begegnens möglichst am Rande des Fahrwassers halten.
- Fahrzeuge und Fahrzeugverbände mit mehr als 8,70 m Breite und mehr als 2,15 m Tauchtiefe dürfen den Streckenabschnitt Hundsmühlen—Ahrens-dorf
 - a) in Richtung Dörpen nur von 1 Stunde vor Sonnenaufgang bis 12.30 Uhr,
 - b) in Richtung Oldenburg nur von 12.30 Uhr bis 1 Stunde nach Sonnenuntergang befahren.
- Auf die in Nummer 2 getroffene Regelung wird durch Schilder, die an den Schleusen Oldenburg und Dörpen sowie am Westende der Liegestelle 5 (km 26,5 des Küstenkanals) aufgestellt sind, nochmals hingewiesen. Eine mündliche Anordnung zur Verkehrsregelung durch die Schleusenaufsicht in Oldenburg (Wasser- und Schifffahrtsamt Oldenburg) und Dörpen (Wasser- und Schifffahrtsamt Meppen) oder durch die Aufsichtsbeamten erfolgt nur in Ausnahmefällen.

9. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Aurich vom 13. Februar 1973 über die vorübergehende Zulassung von höheren Geschwindigkeiten für das Befahren der Leda mit Motorsportfahrzeugen (Verkehrsblatt S. 143)

§ 1

(1) Abweichend von § 15.09 — WK — BinSchStrO werden für das Befahren der Leda mit Motorsportfahrzeugen auf Antrag höhere Geschwindigkeiten zugelassen.

(2) Höhere Geschwindigkeiten können nur für solche Fahrzeuge zugelassen werden, die aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung bei schnellerem Fahren

- a) keine nachteiligen Auswirkungen auf die Uferbefestigungsanlagen erwarten lassen und
- b) in ihrer Manövrierfähigkeit nicht beeinträchtigt werden.

§ 2

Zuständig für die Zulassung höherer Geschwindigkeiten ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Leer.

§ 3

Die Zulassung einer höheren Geschwindigkeit erfolgt nur nach vorheriger Vorführung des Fahrzeugs beim Wasser- und Schifffahrtsamt Leer.

§ 4

Die Zulassung einer höheren Geschwindigkeit wird befristet und ist jederzeit widerruflich.

§ 5

Die Zulassungsbescheinigung ist an Bord des Sportfahrzeugs mitzuführen und auf Verlangen den Dienstkräften der Strom- und Schifffahrtspolizeibehörde, denen ihrer nachgeordneten Dienststellen und der Wasserschutzpolizei vorzulegen.

§ 6

Die Zulassung einer höheren Geschwindigkeit entbindet den Bootsführer nicht von der Beachtung der allgemeinen Sorgfaltspflichten nach § 1.04 BinSchStrO.

Gültig bis zum 31. März 1976

10. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 3. Juli 1973 über die Zuweisung einer bestimmten Schleusenammer an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals (Verkehrsblatt S. 604)

§ 1

Im Bereich des Rhein-Herne-Kanals müssen Fahrzeugzusammenstellungen von über 100 m Gesamtlänge, die nicht in herkömmlicher Weise über Draht geschleppt werden, sowohl in der Berg- als auch in der Talfahrt die nachfolgend bezeichneten Schleusenammern — in Fahrtrichtung gesehen — benutzen:

Ruhrschleuse Duisburg:

steuerbordseitige Schleusenammer: an den Schleusen Oberhausen, Essen-Dellwig, Wanne-Eickel und Herne-West;

backbordseitige Schleusenammer: an den Schleusen Gelsenkirchen und Herne-Ost.

§ 2

Die Schleusenaufsicht kann im Einzelfall eine andere Schleusenammer zuweisen.

Gültig bis zum 31. Juli 1976

11. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 8. Januar 1974 über Tauchtiefenbeschränkung auf dem Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren (Verkehrsblatt S. 73)

§ 1

Abweichend von § 15.02 — WK — BinSchStrO dürfen Fahrzeuge und Schubverbände den Mittellandkanal zwischen Wolfsburg und Rühren nur mit folgenden Abmessungen befahren:

Länge	Breite	Tauhtiefe
85,00 m oder 85,00 m	9,00 m 9,50 m	2,00 m 1,80 m

Gültig bis zum 31. März 1977

12. Schifffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 1. März 1974 über die Regelung des Schiffsverkehrs in den alten Fahrten Olfen, Lüdinghausen-Senden und Hilstrup (Verkehrsblatt S. 178)

§ 1

Verkehrsregelung

(1) Für Motorgüterschiffe, auch mit Anhang, sind die alten Fahrten Olfen (km 21,32 bis km 30,23 DEK), Lüdinghausen-Senden (km 39,31 bis km 46,90 DEK) und Hilstrup (km 59,50 bis km 61,80 DEK) im Durchgangsverkehr gesperrt. Die Durchfahrt ist nur gestattet:

- zum Hafen Olfen**
durch die alte Fahrt Olfen in Richtung zu Berg,
 - zum alten Hafen Hiddingsel**
durch die alte Fahrt Lüdinghausen-Senden in Richtung zu Tal,
 - zum oberen Hafen Hilstrup**
durch die alte Fahrt Hilstrup in beiden Richtungen.
- (2) Schleppzüge müssen
- in der Bergfahrt die alte Fahrt Hilstrup, die neue Fahrt Lüdinghausen-Senden und die alte Fahrt Olfen,
 - in der Talfahrt die neue Fahrt Olfen, die alte Fahrt Lüdinghausen-Senden und die neue Fahrt Hilstrup

benutzen. Bei starkem Wind dürfen Leerschleppzüge die neue Fahrt Olfen auch bei Bergfahrt befahren.

§ 2

Fahrtgeschwindigkeit

Abweichend von § 15.09—WK—BinSchStrO wird die Höchstfahrtgeschwindigkeit in den in § 1 (1) bezeichneten alten Fahrten für Fahrzeuge über 2,30 m Tauchtiefe auf 5 km/Std. festgesetzt.

Darüber hinaus dürfen Fahrzeuge mit einer Tauchtiefe von mehr als 2,00 m an der alten Fahrt Olfen bei der Einfahrt von km 29,0 bis km 30,6 DEK und bei der Ausfahrt von km 21,45 bis km 23,45 DEK eine Höchstfahrtgeschwindigkeit von 4 km/Std. nicht überschreiten.

Gültig bis zum 31. März 1977

13. Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 14. März 1974 über die Fahrt auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Dütthe (Verkehrsblatt S. 205)

§ 1

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen den Schleusen Meppen und Hüntel sowie Hilter und Dütthe dürfen Fahrzeuge und Fahrzeugverbände von mehr als 70,00 m bis 85,00 m Länge die Haltungen nur auf Abruf von Schleuse zu Schleuse im Richtungsverkehr befahren. Sie müssen in diesen Strecken an den Eingangsschleusen jeder Haltung warten, bis die Schleusenaufsicht die Weiterfahrt gestattet.

Gültig bis zum 14. April 1977

II. Weser

1. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 über die Kennzeichnung von Keinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 391), geändert durch Verordnung vom 8. August 1969 (Verkehrsblatt S. 535)

§ 1

Geltungsbereich.

Diese Verordnung gilt auf den Bundeswasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover, und zwar auf der

- Weser
von Hann. Münden bis km 354,19 (Eisenbahnbrücke bei Dreye),
- Werra,
- Fulda
unterhalb Mecklar,
- Aller
unterhalb Celle,
- Leine
einschließlich der vertieften Ihme unterhalb des Wehres „schneller Graben“ in Hannover
- und auf dem Mittellandkanal**
mit seinen Zweigkanälen nach Osnabrück, Hannover-Linden, Misburg, Hildesheim und Salzgitter sowie dem Nord- und Südbstieg zur Weser und dem Leineabstiegkanal von km 0,0 (Leine-km 22,33) bis km 1,76.

§ 2

Kennzeichnung der Kleinfahrzeuge

Auf den in § 1 genannten Bundeswasserstraßen müssen mit Motorkraft angetriebene Kleinfahrzeuge (§ 1 Buchstabe i der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung 1966 — Bundesgesetzbl. II S. 1333, 1538 *) sowie Kleinfahrzeuge und Schlauchboote mit Außenbordmotoren über 3 PS — nachstehend Sportfahrzeug genannt — ein amtliches Kennzeichen führen.

*) Jetzt § 1.01 Buchstabe i BinSchStrO 1971

§ 3

Befreiungen

(1) Vom Führen des amtlichen Kennzeichens sind befreit:

1. Behördenfahrzeuge und Fahrzeuge der Bundeswehr, die durch Führen der Dienstflagge oder durch Aufschriften als solche kenntlich sind.
2. Fischereifahrzeuge, soweit sie durch fischereipolizeiliche Vorschriften zum Führen anderer Kennzeichen verpflichtet sind.
3. Sportfahrzeuge eines einem anerkannten Wassersportverband angeschlossenen Sportvereins, wenn an ihnen der Name oder eine Unterscheidungsnummer und der Name des Sportvereins — auch in abgekürzter Form — angebracht sind und sie die Flagge des Verbandes führen. Die Flagge muß mindestens 20 x 30 cm groß sein. Ein Mitglied der Besatzung muß einen mit Lichtbild versehenen Ausweis über seine Zugehörigkeit zum Verein bei sich führen, aus dem sich die Mitgliedschaft des Vereins zum Verband ergibt.
4. Sportfahrzeuge, die nicht im Geltungsbereich des Grundgesetzes beheimatet sind, wenn sie ihren Namen in mindestens 10 cm hohen lateinischen Buchstaben gut lesbar an der Außenseite und den Namen und Wohnort des Eigentümers an einer sichtbaren Stelle der Innen- oder Außenseite tragen.

(2) Die von anderen Dienststellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes oder der Länder nach anderen Vorschriften zugeteilten amtlichen Kennzeichen ersetzen die Kennzeichen nach dieser Verordnung.

§ 4

Zuteilung des Kennzeichens

(1) Die Zuteilung des Kennzeichens ist bei einem der Wasser- und Schifffahrtsämter Kassel, Hann. Münden, Hameln, Minden-Weser, Hoya, Verden, Osnabrück, Hannover und Braunschweig zu beantragen. Für die Zuteilung des Kennzeichens im Bereich des Mittellandkanalabschnittes des Wasser- und Schifffahrtsamtes Minden-Mittellandkanal ist das Wasser- und Schifffahrtsamt Minden-Weser zuständig.

(2) Der Antrag ist vom Eigentümer zu stellen. Der Antragsteller hat seine Berechtigung glaubhaft zu machen.

(3) Der Eigentümer hat jede Änderung seines Wohnsitzes dem Wasser- und Schifffahrtsamt anzuzeigen, das das Kennzeichen zugeteilt hat.

§ 5

Art des Kennzeichens

(1) Das Kennzeichen besteht aus Buchstaben — in der Regel den Anfangs- und Endbuchstaben des Namens des Wasser- und Schifffahrtsamtes — und aus einer Zahl.

(2) Das zugeteilte Kennzeichen ist vom Eigentümer in lateinischen Buchstaben und arabischen Zahlen anzubringen. Es muß mindestens 10 cm hoch und an beiden Vorderseiten des Fahrzeuges in heller Farbe auf dunklem oder dunkler Farbe auf hellem Grund angebracht sein. Der Eigentümer hat dafür zu sorgen, daß sich das Kennzeichen stets in einem deutlich lesbaren Zustand befindet.

§ 6

Ausweis

(1) Über die Zuteilung des Kennzeichens erhält der Eigentümer einen Ausweis nach anliegendem Muster.

(2) Der Ausweis nach Absatz 1 ist während der Fahrt an Bord mitzuführen und den zuständigen Beamten auf Verlangen vorzulegen. Das gilt jedoch nicht für Sportfahrzeuge, die gewerbsmäßig vermietet werden.

(3) Ausweise, die über die Zuteilung eines Kennzeichens nach § 3 Abs. 2 ausgestellt worden sind, stehen den Ausweisen nach Absatz 1 gleich.

§ 7

Erlöschen der Gültigkeit

Das Kennzeichen wird ungültig, und der Ausweis (§ 6 Abs. 1) ist an das Wasser- und Schifffahrtsamt zurückzugeben, wenn

1. der Eigentümer des Sportfahrzeuges wechselt,
2. das Sportfahrzeug zerstört oder sonst unbrauchbar wird,
3. im Falle des § 4 Abs. 3 ein neues Kennzeichen zugeteilt wird.

In den Fällen der Nummern 1 und 3 ist das Kennzeichen zu beseitigen; im Falle der Nummer 1 kann jedoch das Wasser- und Schifffahrtsamt auf Antrag die Beibehaltung des Kennzeichens zulassen.

§ 8

Gebühr

Für die Zuteilung des Kennzeichens und die Ausstellung des Ausweises ist eine Verwaltungsgebühr in Höhe von 5 DM zu entrichten.

Anlage**Ausweis**

über die Erteilung eines amtlichen Kennzeichens für ein mit Motorkraft angetriebenes Kleinfahrzeug

(Vorderseite)
Herr/Frau/Fräulein

(Name)

(Wohnort)

ist nach der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391) für sein/ihr

(Art des Kleinfahrzeugs)

Name das Kennzeichen
erteilt worden.

....., den
Wasser- und Schifffahrtsamt

(Unterschrift)

Dienstsiegel

Gebühr DM.
(Rückseite)

Hinweise für das Verhalten von Kleinfahrzeugen im Geltungsbereich der Verordnung über die Kennzeichnung von Kleinfahrzeugen, die mit Motorkraft angetrieben werden, auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 26. Juli 1961 (Verkehrsbl. S. 391)

1. Das Kleinfahrzeug muß einen sachkundigen Führer haben. Dieser soll einen zur Feststellung seiner Person gültigen Ausweis bei sich haben.
2. Der Führer des Kleinfahrzeugs hat sich so zu verhalten, daß die übrige Schifffahrt nicht gefährdet, behindert oder belästigt wird.
3. Kleinfahrzeuge müssen allen anderen Fahrzeugen rechtzeitig ausweichen.

4. Kleinfahrzeuge müssen an Fährn, Badeplätzen, Bootsvermietungsplätzen und Anlegestellen ihre Geschwindigkeit so weit mindern, daß kein schädlicher Wellenschlag entsteht.
5. Beschädigung der Ufer und von Anlagen jeder Art in der Wasserstraße und an ihren Ufern sind zu vermeiden.
6. Jeder unnötige Motorenlärm ist zu vermeiden.
7. Auf die Fischerei ist Rücksicht zu nehmen.
8. Das Anhängen an in Fahrt befindliche Fahrzeuge oder Flöße ist ohne Erlaubnis des Schiffsführers verboten.
9. Das Festmachen an Buhnen, Bäumen, Geländern, Pfählen, Leitungsmasten und Kilometersteinen ist verboten.
10. Den Anordnungen der zuständigen Beamten ist sofort Folge zu leisten.
11. Auf sonstige Anordnungen der Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, die aus besonderen Anlässen zur Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt erforderlich werden, ist zu achten.
12. Im übrigen sind die Bestimmungen der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 — BSchSO — (Bundesgesetzbl. II S. 1135) *) zu beachten.
13. Die Verletzung der dem Führer des Kleinfahrzeugs nach den geltenden Vorschriften obliegenden Verpflichtungen kann strafrechtlich oder im Verwaltungswege geahndet werden.

2. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 3. März 1969 über Fahrwasserzeichen auf den Wasserstraßen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 204)

Soweit auf der Weser und ihren Quell- und Nebenflüssen sowie auf dem Mittellandkanal im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover das Fahrwasser durch schwimmende Zeichen begrenzt wird, werden hierzu an der talwärts gesehen rechten Seite

rote Stumpftonnen oder rot-weiß waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen),
an der talwärts gesehen linken Seite
schwarze Spitztonnen oder schwarz-weiß waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen)

verwendet.

Beginn und Ende einer Fahrwasserspaltung werden durch

schwarz-rot waagrecht gestreifte Kugeltonnen
oder durch
schwarz-rot waagrecht gestreifte Stangenbober (Schwimmstangen)

gekennzeichnet.

III. Elbe

1. **Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 24. November 1972 über das Längsseitschleppen von Fahrzeugen auf der BSchS Elbe (Verkehrsblatt S. 882)**
siehe Abschnitt A Nr. 1
2. **Schifffahrtspolizeiliche Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 26. Juli 1972 über Sprechfunkanlagen auf den BinSchStr Elbe und Ilmenau (Verkehrsblatt S. 624)**

§ 1

(1) Fahrzeuge, einschließlich Kleinfahrzeuge, Schubverbände und gekuppelte Fahrzeuge, die mit Radar

fahren, brauchen abweichend von § 6.33 Nr. 1 Buchstabe b und § 6.34 BinSchStrO auf der Elbe (§ 17.01 — El — BinSchStrO) und der Ilmenau (§ 18.01 — Im — BinSchStrO) nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet zu sein. Die Vorschriften über die Benutzung der Sprechfunkanlage nach § 6.35 Nr. 1, 3 und 4 BinSchStrO sind nur auf den Fahrzeugen und Verbänden anzuwenden, die über eine Sprechfunkanlage verfügen.

(2) Bei Schubverbänden über 110 m Länge braucht das schiebende Fahrzeug abweichend von § 8.06 BinSchStrO nicht mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet zu sein.

Gültig bis zum 30. September 1975

3. Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lauenburg vom 14. Dezember 1973 über zeitlich begrenzte Sperrungen der Elbe bei Eisführung.

1. In den Zeiten der Eisführung der Elbe muß in Lauenburg mit zeitlich begrenzten Sperrungen der Talschiffahrt in Richtung Geesthacht gerechnet werden. Diese **Sperrung** wird **nur** dann vorgenommen, **wenn** im Stauraum der Staustufe Geesthacht (zwischen Lauenburg und Geesthacht) oder in der Einfahrt zum oberen Schleusenkanal **Schiffe im Eis festgekommen** sind, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit der übrigen Schifffahrt beeinträchtigt wird. Dazu werden bei Elbe-km 569,85, rechtes Ufer, am Tage eine Sperr-Tafel und in der Nacht 2 rote Lichter übereinander (Zeichen A 1 der Anl. 7 zur BinSchStrO) gezeigt. Das Sperrzeichen wird bei km 568,45, linkes Ufer, durch das Zeichen C 4 (Anl. 7 BinSchStrO) mit der Zusatztafel („Sperrung 1400 m“) vorangekündigt.
2. Der Schifffahrt wird empfohlen, in den Zeiten der Eisführung der Elbe den Norddeutschen Rundfunk (NDR II. Programm) einzuschalten, über den neben wichtigen Informationen über die Eislage im Stauraum Geesthacht und auf der Tidestrecke der Oberelbe sowie über den Schleusenbetrieb, auch die Sperrung unter 1. und ihre Aufhebung im Anschluß an die Nachrichtensendung des NDR II zur halben Stunde ausgestrahlt werden.

C. Bekanntmachung über die Regelung der Schleusen- und Brückenbetriebszeiten

I. Westdeutsche Kanäle

1. **Bekanntmachung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Oldenburg vom 15. April 1966 über die Betriebszeit der Schleusen und Brücken auf dem Elisabethfehnkanal.**

Wegen des geringen Schiffsverkehrs auf dem Elisabethfehnkanal werden die an ihm gelegenen Schleusen und Brücken nur noch montags bis freitags

von 7.30 Uhr bis 15.30 Uhr

und auch nur nach Voranmeldung bedient. Die Voranmeldung mit Angabe der ungefähren Ankunftszeit hat am vorangehenden Werktag bis spätestens 15.00 Uhr beim Aufsichtsbezirk in Edewechterdamm (Post-ruf Edewecht 0 44 05 / 4 37) zu erfolgen. Anträge nimmt auch entgegen das Personal der Schleuse in Oldenburg oder Dörpen, des Leda-Sperrwerks bei Leer, ferner für Fahrzeuge, deren Fahrt auf dem Elisabethfehnkanal beginnt, der Wärter der Schleuse Osterhausen.

2. **Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg (Verkehrsblatt S. 561)**

§ 1

Die Betriebszeit der Schleuse Oldenburg und der Hubbrücken in Oldenburg wird wie folgt festgesetzt:

*) Jetzt BinSchStrO 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 178 — Anlageband —)

1. Betriebszeit der Schleuse Oldenburg:

- a) An Werktagen:
In den Monaten März bis Okt.
von 6.00 bis 20.00 Uhr
In den Monaten Nov. u. Febr.
von 6.30 bis 18.00 Uhr
in den Monaten Dez. u. Jan. von 7.00 bis 17.30 Uhr
- b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen, soweit im Abschnitt 1d nicht anders bestimmt ist:
von 8.00 bis 11.00 Uhr
- c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen)
von 7.00 bis 14.00 Uhr
- d) am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag: Betriebsruhe

2. Betriebszeit der Hubbrücken in Oldenburg (Amalien- und Cäcilienbrücke):

- a) An Werktagen:
von einer Stunde vor Beginn bis Ende der jeweiligen täglichen Betriebszeit der Schleuse Oldenburg
- b) an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen:
wie Betriebszeit der Schleuse Oldenburg.

§ 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

3. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster vom 28. Mai 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeit auf den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (Bundesanzeiger Nr. 106 vom 12. Juni 1971)**§ 1**

Die Betriebszeit der Schleusen an den westdeutschen Kanälen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Münster (§ 15.01—WK—Buchstaben a bis d und f sowie h — nur für die Schleuse Dörpen — der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 3. März 1971, Bundesgesetzbl. I S. 178 wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen und den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen, soweit unter Buchstabe b nichts anderes bestimmt ist:
von 5.00 bis 21.00 Uhr
- b) Am Sonnabend vor Ostern und am Sonnabend vor Pfingsten sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Werktage sind:
von 5.00 bis 13.00 Uhr
2. a) An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen die unter Nummer 1 Buchstabe a genannten Feiertage:
an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals und des Wesel-Datteln-Kanals: von 5.00 bis 13.00 Uhr,
an den Abstiegbauwerken Henrichenburg: von 7.00 bis 11.00 Uhr,
an der Schleusengruppe Münster: von 9.00 bis 13.00 Uhr,
an den Schleusen des Dortmund-Ems-Kanals von Bevergern bis Herbrum und an der Schleuse Dörpen: von 9.00 bis 12.00 Uhr.
- b) Am Neujahrstag, an den beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen und am 1. Mai ruht der Schleusenbetrieb.

§ 2

Von den in § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

4. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 6. August 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten am Mittellandkanal (Verkehrsblatt S. 442)**§ 1**

Die Betriebszeit der Schleusen am Mittellandkanal und an seinen Zweigkanälen wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen: von 5.00 bis 21.00 Uhr.
- b) An den Sonntagen vor Ostern und Pfingsten sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen:
von 5.00 bis 13.00 Uhr.
2. Für die Schleusen des Südstiegs in Minden:
a) montags bis freitags: von 7.30 bis 16.00 Uhr,
b) sonnabends sowie am 24. und 31. Dezember, soweit diese Tage auf einen Werktag fallen:
von 8.00 bis 12.00 Uhr.

3. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:
Für die Schleusen Sülfeld, Anderten und die Schachtschleuse in Minden von 8.00 bis 11.00 Uhr.

An beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag ruht der Betrieb.

§ 2

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

II. Weser**1. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 18. Juni 1970 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten im Wesergebiet (Verkehrsblatt S. 485)****§ 1**

Die Betriebszeit der Schleusen im Stromgebiet der Weser im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover wird wie folgt festgesetzt:

1. An Werktagen sowie an den Tagen Fronleichnam und Allerheiligen:
An der Weser, der Aller und an der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel
März bis Oktober von 6.00 bis 20.00 Uhr
Februar und November von 6.30 bis 18.00 Uhr
Januar und Dezember von 7.00 bis 17.30 Uhr
2. An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, ausgenommen Fronleichnam und Allerheiligen:
a) An der Weser von 8.00 bis 11.00 Uhr jedoch mit folgenden Ausnahmen:
Am Ostersonntag, Pfingstsonntag, an den Weihnachtsfeiertagen, am 1. Mai und am Neujahrstag Betriebsruhe
am 24. Dezember (Heiliger Abend) und am 31. Dezember (Silvester) von 7.00 bis 14.00 Uhr
- b) An der kanalisierten Fulda unterhalb Kassel und an der Aller:
Schleusungen nur nach Bedarf auf Antrag.

§ 2

Die Anträge auf Schleusung gemäß § 1 Nr. 2 Buchstabe b sind spätestens am letzten Werktag vor dem Sonn- oder Feiertag und möglichst fernmündlich bei der Schleuse zu stellen. Beim Durchfahren mehrerer hintereinander liegender Schleusen genügt ein Antrag an die Eingangsschleuse.

§ 3

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten und der Regelung des § 1 Nr. 2 Buchstabe b kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betriebli-

cher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

2. Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 1. Juli 1970 über die Festsetzung der Betriebszeit der Bremer Weserschleuse (Verkehrsblatt S. 485)

§ 1

Die Betriebszeit der Bremer Weserschleuse wird wie folgt festgesetzt:

1. a) An Werktagen:

In den Monaten März bis Oktober
von 6.00 bis 20.00 Uhr

In den Monaten November u. Februar
von 6.30 bis 18.00 Uhr

In den Monaten Dezember u. Januar
von 7.00 bis 17.30 Uhr

b) An Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, soweit unter d nichts anderes bestimmt ist:

In den Monaten Mai bis September
von 8.00 bis 14.00 Uhr
und von 17.30 bis 19.30 Uhr

In den Monaten Oktober bis April
von 8.00 bis 11.00 Uhr

c) am 24. und 31. Dezember (an Werktagen) von 7.00 bis 14.00 Uhr

d) Am Neujahrstag, Ostersonntag, Pfingstsonntag, 1. Mai sowie 1. und 2. Weihnachtsfeiertag

Betriebsruhe

§ 2

Von der im § 1 festgesetzten Betriebszeit kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgegeben.

III. Elbe

Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 9. Juli 1971 über die Festsetzung der Schleusenbetriebszeiten und Brückenbetriebszeiten im Elbegebiet (Verkehrsblatt S. 404)

§ 1

Die Betriebszeiten der Schleusen und Brücken im Stromgebiet der BinSchStr Elbe im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg werden wie folgt festgesetzt:

1. Elbe, Schleuse Geesthacht

- a) Täglich von 5.00 bis 22.00 Uhr.
- b) Am 24. und 31. Dezember von 5.00 bis 16.00 Uhr;
am 25. und 26. Dezember und
am 1. Januar von 8.00 bis 16.00 Uhr.

2. Ilmenau, Schleusen und Brücken Wittorf und Bardowick

- a) An Werktagen von 6.00 bis 20.00 Uhr.
- b) An Sonn- und Feiertagen keine Betriebszeiten.

3. Ilmenau, Brücke Stöckte („Seebrücke“)

- a) An Werktagen vom
1. 10. bis 31. 10. von 5.00 bis 20.00 Uhr,
1. 11. bis 31. 3. von 6.00 bis 20.00 Uhr,
1. 4. bis 30. 9. von 5.00 bis 21.00 Uhr.
 - b) An Sonn- und Feiertagen von 6.00 bis 20.00 Uhr.
- Die Seebrücke ist außerhalb der Betriebszeit in der Regel geöffnet.

§ 2

Von den im § 1 festgesetzten Betriebszeiten kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden öffentlich bekanntgemacht.

Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten müssen nach § 6.29 Nr. 9 Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung angemeldet werden.

IV. Elbe-Lübeck-Kanal

Verordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel vom 6. Dezember 1971 über die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals und der Hubbrücken der Kanaltrave (Verkehrsblatt S. 648), geändert durch Verordnung vom 26. November 1973 (BAnz. Nr. 229 vom 7. Dezember 1973)

§ 1

Die Betriebszeiten der Schleusen des Elbe-Lübeck-Kanals werden wie folgt festgesetzt:

1. An Werktagen

- a) vom 1. April bis 30. September
von Montag bis Freitag
von 06.00 bis 21.00 Uhr
am Sonnabend von 06.00 bis 18.00 Uhr

- b) vom 1. Oktober bis 31. März
von Montag bis Freitag
von 06.00 bis 20.00 Uhr
am Sonnabend von 06.00 bis 17.00 Uhr
am 24. und 31. Dezember —
wenn Werktag von 06.00 bis 14.00 Uhr

2. An Sonn- und Feiertagen von 07.00 bis 14.00 Uhr, jedoch am Neujahrstag, Karfreitag, 1. Oster-, 1. Pfingst-, 1. Weihnachtstag und am 1. Mai keine Betriebszeit.

§ 2

Die Hubbrücken der Kanaltrave in Lübeck haben folgende Betriebszeiten:

1. An Werktagen von 06.00 bis 20.30 Uhr
am 24. und 31. Dezember —
wenn Werktag von 06.00 bis 14.00 Uhr
2. An Sonn- und Feiertagen von 07.00 bis 09.00 Uhr, jedoch am Neujahrstag, an beiden Oster-, Pfingst- und Weihnachtstagen und am 1. Mai keine Betriebszeit.

Für ein einzelnes Sportfahrzeug kann sich eine Wartezeit bis zu einer Stunde ergeben.

§ 3

Von den Betriebszeiten der §§ 1 und 2 kann aus Gründen des Verkehrsbedarfs oder wegen betrieblicher Erfordernisse vorübergehend abgewichen werden. Diese Änderungen werden bekanntgegeben.

Schleusungen außerhalb der Betriebszeiten müssen nach § 6.29 Nr. 9 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung angemeldet werden.

Für Öffnungen der Hubbrücken außerhalb der Betriebszeiten gilt § 6.29 Nr. 9 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung entsprechend.

D. Bekanntmachungen über die Freigabe bestimmter Strecken und Wasserflächen zum Wasserskifahren

I. Weser

1. Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen vom 10. Mai 1962 über das Wasserskifahren im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen (Verkehrsblatt S. 283), geändert durch die Bekanntmachung vom 19. Mai 1964 (Verkehrsblatt S. 270)

§ 1

(1) Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Bremen wird die

Weser

von der Dreyer Brücke (km 357,21) bis zum obersten Anlegedalb vor dem Yachthafen (km 360,57) zum Wasserskifahren freigegeben.

(2) Das Wasserskifahren ist nur von Montag bis Freitag und nur in der Zeit von 10.00 bis 18.00 Uhr, längstens jedoch bis Sonnenuntergang, gestattet. An gesetzlichen Wochenfeiertagen ist das Wasserskifahren nicht gestattet.

§ 2

(1) Beim Wasserskifahren ist gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen ein solcher Abstand einzuhalten, daß die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte nicht gefährdet oder behindert und die Anlagen nicht beschädigt werden.

(2) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen und mit Schwimbern sind Schleifen und Slalomfahrten untersagt.

(3) Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten.

§ 3

Die Freigabe der vorbezeichneten Strecke kann jederzeit widerrufen werden.

2. Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover vom 2. Februar 1972 über die Freigabe von Wasserkistrecken auf der Weser und ihren Nebenflüssen im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover (Verkehrsblatt S. 79), zuletzt geändert durch Anordnung vom 19. Februar 1974 (Verkehrsblatt S. 179)

§ 1

Freigegebene Wasserkistrecken

Aufgrund des § 8.14 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 3. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 178, 384) werden im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover auf der Werra, der Fulda, der Weser, der Aller und der Leine unter den aus dieser Anordnung ersichtlichen Einschränkungen folgende Strecken in den angegebenen Monaten zum Wasserskifahren freigegeben:

Werra km	66,90 — 68,20	ganzjährig
km	82,26 — 83,45	ganzjährig
Fulda km	74,50 — 75,45	1. Juni bis 31. Oktober
km	80,63 — 81,15	ganzjährig
Weser km	36,70 — 39,00	1. Juni bis 30. September
km	85,60 — 87,00	ganzjährig
km	112,10 — 114,10	ganzjährig
km	158,50 — 160,00	1. Juni bis 30. September
km	178,00 — 181,00	ganzjährig
km	185,00 — 188,00	ganzjährig
km	209,00 — 213,50	ganzjährig
km	216,00 — 218,00	ganzjährig
km	284,00 — 286,00	ganzjährig
km	327,80 — 329,10	1. Mai bis 30. September
Aller km	24,65 — 25,65	1. Juni bis 30. September
km	78,30 — 80,30	ganzjährig
Leine km	21,00 — 22,30	ganzjährig

§ 2

Zeitliche Beschränkungen

(1) Auf folgenden Wasserkistrecken ist das Wasserskifahren nur an den angegebenen Tagen und innerhalb der festgesetzten Zeiten gestattet:

Fulda km	74,50 — 75,45	täglich von 08.00—13.00 Uhr und 16.00—19.00 Uhr
km	80,63 — 81,15	an Samstagen, Sonntagen u. gesetzlichen Feiertagen von Sonnenaufgang bis 17.00 Uhr
Weser km	85,60 — 87,00	an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 10.00—17.00 Uhr
km	112,10 — 114,10	
km	158,50 — 160,00	

km 216,00 — 218,00 täglich von 10.00—18.00 Uhr, vom 1. Juni bis 30. September für Schwerbeschädigte auch von 18.00—20.00 Uhr

km 327,80 — 329,10 an Freitagen, Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 10.00 bis 17.00 Uhr

Aller km 24,65 — 25,65 an Freitagen, Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 10.00 bis 17.00 Uhr

(2) Auf den in Absatz 1 nicht genannten Strecken ist das Wasserskifahren täglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gestattet.

§ 3

Räumliche Begrenzungen

(1) Die zum Wasserskifahren freigegebenen Strecken werden an ihren Endpunkten an den Ufern durch rechteckige blaue Tafeln mit der weißen Aufschrift „Ski“ und einer weißen Spitze in Richtung der freigegebenen Strecke bezeichnet.

(2) Auf folgenden Wasserkistrecken muß von den Ufern bzw. Strombauwerken der angegebene Abstand eingehalten werden:

Fulda km	74,50 — 75,45	von beiden Ufern 15 m
km	80,63 — 81,15	vom linken Ufer 15 m
Weser km	36,70 — 39,00	} von beiden Ufern und Strombauwerken 20 m.
km	284,00 — 286,00	
km	327,80 — 329,10	von beiden Ufern und Strombauwerken 30 m.

(3) Durch Tonnen besonders gekennzeichnete Wasserflächen dürfen nicht befahren werden.

§ 4

Verbote

(1) Das Fallschirm- und Drachenfliegen in Verbindung mit dem Wasserskifahren ist nicht gestattet.

(2) Das Wasserskifahren auf der Weser von km 36,70 bis 39,00 ist nicht erlaubt, solange Fahrzeuge, die nicht Kleinfahrzeuge sind, diese Wasserflächen befahren. Das Wasserskifahren ist bei Annäherung eines solchen Fahrzeuges so rechtzeitig einzustellen, daß eine Behinderung des Fahrzeuges ausgeschlossen ist.

§ 5

Aufheben von Beschränkungen

Die zuständigen Wasser- und Schifffahrtsämter können in begründeten Einzelfällen in Verbindung mit einer Genehmigung nach § 1.23 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung 1971 in der jeweils gültigen Fassung auf Antrag die in den §§ 2—4 festgesetzten Beschränkungen vorübergehend aufheben.

§ 6

Allgemeine Auflagen

Das Wasserskifahren wird außerdem auf den in § 1 genannten Strecken nur mit nachstehenden Auflagen gestattet:

- Der Bootsführer ist für die Führung seines Fahrzeuges und für das Wasserskischleppen sowie neben dem Wasserskifahrer für die Einhaltung der schifffahrtspolizeilichen Vorschriften verantwortlich. Für die Dauer des Wasserskischleppens ist das Motorboot mit mindestens einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den oder die geschleppten Wasserskifahrer sowie die Fahrstrecke zu beobachten.
- Bei Begegnungen mit anderen Fahrzeugen und Schwimbern haben sich die von einem Motorboot geschleppten Wasserskifahrer im Kielwasser des Motorbootes zu halten, wobei Schleifen- und Slalomfahren untersagt ist.

- c) Die Auspuffgeräusche der Motoren, die beim Wasserskifahren verwendet werden, sind durch geeignete Vorrichtungen weitgehend zu dämpfen.

II. Elbe

Schiffahrtspolizeiliche Anordnung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hamburg vom 16. Juli 1973 über das Wasserskifahren auf der Binnenschifffahrtsstraße Elbe (Verkehrsblatt S. 635)

§ 1

(1) Auf der Binnenschifffahrtsstraße Elbe werden für das Wasserskifahren in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang freigegeben:

1. eine Fläche zwischen Strom-km 533,5 und 535,5 am linken Ufer zwischen der Streichlinie (Verbindungsline der Bühnenköpfe) und einer Linie, die 100 m parallel hierzu verläuft,
2. eine Fläche zwischen Strom-km 563,5 und 566,0 am linken Ufer zwischen der Streichlinie und einer Linie, die 100 m parallel hierzu verläuft,
3. oberhalb der Lauenburger Brücke die Strecke zwischen Strom-km 566,5 und 568,85 vom rechten Ufer bis Strommitte,
4. oberhalb des Wehres Geesthacht die Strecke zwischen Strom-km 584,0 und 585,0,
5. unterhalb des Wehres Geesthacht die Strecke zwischen Strom-km 586,2 und 587,9 und
6. die Strecke zwischen Strom-km 600,0 und 603,0.

(2) Die Freigabe der vorbezeichneten Strecken kann jederzeit vom zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt vorübergehend eingeschränkt werden.

§ 2

Die für den Wasserskisport freigegebenen Strecken nach § 1 Abs. 1 Nr. 3 bis 6 sind an ihren Anfangs- und Endpunkten gekennzeichnet durch am Ufer stehende rechteckige blaue Tafeln mit weißer Aufschrift „SKI“ und einem seitlich angebrachten weißen Dreieck, das in Richtung der freigegebenen Flußstrecke zeigt.

§ 3

(1) Beim Wasserskifahren ist gegenüber fahrenden und stillliegenden Fahrzeugen, schwimmenden Geräten und Anlagen ein solcher Abstand einzuhalten, daß die Fahrzeuge und schwimmenden Geräte nicht gefährdet oder behindert und die Anlagen nicht beschädigt werden.

(2) Bei Begegnung mit anderen Fahrzeugen und mit Schwimmern sind Schleifen und Slalomfahrten untersagt.

(3) Soweit Wasserskifahrer von einem Motorboot geschleppt werden, ist das Motorboot neben dem Bootsführer mit einer weiteren Person zu besetzen, die geeignet und in der Lage ist, den geschleppten Wasserskifahrer und die Fahrstrecke zu beobachten. Gültig bis zum **30. Juni 1976**

(VkB1 1974 S. 486)

Luftfahrt

Nr. 319 Verkehrsflughafen München, Standort Freising/Erding-Nord

Bonn, den 23. Juli 1974
L 4/62.11.30-21

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr hat der Flughafen München GmbH die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb des Verkehrsflughafens München am neuen Standort erteilt.

Gemäß § 42 Abs. 4 LuftVZO werden folgende Angaben bekanntgemacht.

1. Bezeichnung:
2. Lage:

Flughafen München

Der Flughafen liegt in den Landkreisen Freising und Erding, ca. 28,5 km nordöstlich des Stadtzentrums von München.

3. Geographische Lage und Höhe des Flughafenbezugspunktes:

a) Koordinaten

48° 21' 17" Nord
11° 47' 15" Ost

b) Höhe

448 m (1470 Fuß) über NN

4. Klassifizierung:

Der Flughafen gehört in der ersten und in der Endausbaustufe zur Klasse „A“ nach Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt.

5. Richtung und Länge der Start- und Landebahnen:

a) Richtung:

083°/263° rechtweisend

b) Länge:

Die Start- und Landebahnen, die gemäß Anhang 14 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt von Norden nach Süden die nachstehenden Bezeichnungen tragen, weisen folgende Längen auf:

08 L/26 R 2500 m
08 R/26 L 4000 m
09 L/27 R 4000 m
09 R/27 L 2500 m

6. Umfang der ersten Ausbaustufe:

Die erste Ausbaustufe umfaßt die Start- und Landebahnen 08 R/26 L und 09 L/27 R sowie die dazugehörigen Rollbahnen und Vorfelder.

7. Arten der Luftfahrzeuge, die den Flughafen benutzen dürfen:

Flugzeuge und Drehflügler

8. Zweck, dem der Flughafen dienen soll:

Der Flughafen dient dem allgemeinen Luftverkehr.

9. Haftpflichtversicherung

a) Personenschäden:

Mindestens 80 Mio. DM

b) Sachschäden:

Mindestens 80 Mio. DM

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Rannermann

(VkB1 1974 S. 516)

Straßenbau

Nr. 320 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 13/74 Sachgebiet 15: Rechtswesen und Gesetzgebung

Bonn, den 12. Juli 1974
StB 2/13/38.06.10

An die

obersten Straßenbaubehörden der Länder

Betr.: 2. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 4. Juli 1974 (BGBl. I S. 1401) ist am 7. Juli 1974 in Kraft getreten.

Für seine Anwendung gebe ich nachstehende Hinweise:

1. Durch Einfügung von „Lärmschutzanlagen“ in § 1 Abs. 4 Nr. 1 wird lediglich klargestellt, daß diese Anlagen Bestandteile der Bundesfernstraßen sind. Dies gilt nur für solche, die der Träger der Straßenbaulast errichtet hat und zu unterhalten verpflichtet ist.

2. Die Neufassung von § 2 Abs. 5 Satz 2 ermöglicht, daß die öffentliche Bekanntmachung der Absicht, die Straßen einzuziehen, auch dann entbehrlich ist, wenn die zur Einziehung vorgesehenen Strecken in einem Plan kenntlich gemacht sind, der nach einem anderen Gesetz (z. B. Landesstraßengesetz) festgestellt wird.

3. Durch den neuen § 2 Absatz 6a wird die ausdrückliche Widmung und Einziehung bei einfachen Sachverhalten (Verbreiterung, unerhebliche Verlegung oder Begradigung) entbehrlich.

4. Nach der Neufassung des § 5 Abs. 2 sind die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen. Die Gemeinden, die nach der Volkszählung vom 27. 5. 1970 weniger als 80 000 Einwohner gehabt haben, können die Baulast für die Ortsdurchfahrten mit Wirkung vom 1. 1. 1975 (Artikel 6, 2. FStrÄndG) an den Bund abgeben. Es handelt sich voraussichtlich um die Gemeinden

Ludwigsburg, Worms, Marl, Lünen, Rheinhausen, Bamberg, Herford, Delmenhorst, Bayreuth, Lüneburg, Celle, Hof.

Nach § 5 Abs. 2a bleiben diese Gemeinden Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten, wenn sie es mit Zustimmung der obersten kommunalen Aufsichtsbehörde gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde erklären. Nach der Fassung des Gesetzes („bleiben“) muß diese Erklärung bis spätestens 31. 12. 1974 eingegangen sein; nachträgliche Erklärungen sind unwirksam. Ich empfehle, die Gemeinden unverzüglich auf diese Möglichkeit hinzuweisen, damit sie sich rechtzeitig schlüssig werden und gegebenenfalls die Zustimmung der obersten kommunalen Aufsichtsbehörde einholen können.

Nach § 5 Abs. 2a Satz 2 kann eine Gemeinde, die bei der letzten Volkszählung mehr als 50 000, aber weniger als 80 000 Einwohner gehabt hat und die bisher nicht Träger der Straßenbaulast einer Ortsdurchfahrt gewesen ist, gegenüber der obersten Landesstraßenbaubehörde mit Zustimmung der obersten kommunalen Aufsichtsbehörde verlangen, daß sie Träger der Straßenbaulast wird. Nach dem Wortlaut des Gesetzes ist eine Frist für die Abgabe einer solchen Erklärung nicht bestimmt. Ich würde es dennoch begrüßen, wenn die Gemeinden veranlaßt würden, sich bald zu erklären.

5. Nach dem geänderten § 5 Abs. 4 Satz 1 ist eine Ortsdurchfahrt der Teil einer Bundesstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient. Wann das neue Merkmal der „mehrfachen Verknüpfung“ gegeben ist, wird auf die Umstände des Einzelfalls ankommen.

Die Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten und Ortsumgehungen der Bundesstraßen (VkB1 1962 S. 505) müssen überarbeitet werden.

Da die Absätze 5 und 6 in § 5 gestrichen worden sind, brauchen die Gemeinden künftig keinen Interessenbeitrag beim Bau von Ortsumgehungen zu leisten. Soweit bei Inkrafttreten des 2. FStrÄndG Vereinbarungen über Interessenbeiträge rechtsgültig zustandegekommen waren, sind sie zu erfüllen. In Zweifelsfällen bitte ich um Bericht.

6. § 6 Abs. 1b gilt für Grundstücke, die vom bisherigen Träger der Straßenbaulast für eine geplante oder im Bau befindliche Straße erworben wurden. Sie sind beim Übergang der Aufgaben auf einen neuen Träger der Straßenbaulast diesem ohne Entschädigung zu übertragen.

7. In dem ergänzenden § 7 Abs. 2a wird ausdrücklich festgestellt, daß der Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraße auf Wunsch des anderen Trägers der Straßenbaulast die Herstellung der Ersatzstraße auch selbst übernehmen kann.

8. § 7a regelt die Mehrkosten bei verstärkter Nutzung einer Bundesfernstraße im Rahmen des Gemeingebrauchs durch Dritte. Er entspricht dem bisherigen § 8 Abs. 5.

9. § 8 enthält nur noch die allgemeinen Bestimmungen für Sondernutzungen. Durch den eingefügten Absatz 2a wird die Verpflichtung eines Erlaubnisnehmers begründet, Anlagen ordnungsgemäß zu unterhalten und zu ändern.

Die Erhebung von Sondernutzungsgebühren ist nur nach Maßgabe der von den Landesregierungen zu erlassenden Gebührenordnungen möglich (Absatz 3).

Absatz 7a räumt den zuständigen Straßenbaubehörden die Befugnis für Zwangsmaßnahmen bei unerlaubter Sondernutzung oder bei nicht ordnungsgemäßer Unterhaltung von Anlagen ein.

Auf die einzelnen Absätze wird bei Neufassung der Nutzungs-Richtlinien (VkB1 1961, 628) näher eingegangen werden.

10. Der neue § 8a regelt die Rechte und Pflichten der Straßenanlieger. Die Absätze 1 bis 6 beziehen sich auf Zufahrten und Zugänge. Die Vorschriften erfordern eine Überarbeitung der Zufahrten-Richtlinien (VkB1 1971, 33). Dabei werden die einzelnen Bestimmungen näher behandelt werden.

Im wesentlichen ergibt sich aus § 8a:

a) Erlaubnispflichtig sind sowohl Zufahrten als auch Zugänge, die nicht innerhalb der Teile der Ortsdurchfahrten liegen, denen Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke zukommt (Absatz 1). Damit sind auch die Teile der Ortsdurchfahrten von der Erlaubnispflicht erfaßt, die nur der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dienen.

b) Die bisher in § 8 Abs. 4a enthaltene Entschädigungsregelung bei Unterbrechung von Zufahrten infolge von Straßenbauarbeiten wurde als Abs. 4 übernommen und auf die Fälle der erheblichen Erschwerung einer Zufahrt oder eines Zuganges ausgedehnt.

c) Bei Existenzgefährdung von Gewerbebetrieben wegen vorübergehender Unterbrechung von Zufahrten oder Zugängen auf längere Zeit als Folge von Straßenarbeiten können nach Absatz 5 unter den dort genannten Voraussetzungen Entschädigungen in Betracht kommen.

d) Nach Absatz 6 können Änderungen von Zufahrten oder Zugängen unabhängig von einer Straßenbaumaßnahme angeordnet werden, soweit es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert.

e) In Absatz 7 wird ein Entschädigungsanspruch bei Entzug von Licht oder Luft begründet, soweit hierdurch Vermögensnachteile eingetreten sind.

11. Das Bauverbot des § 9 Abs. 1 gilt künftig nur noch außerhalb des Erschließungsbereichs der Ortsdurchfahrten und wird — unabhängig von der Entfernung zu einer Bundesstraße — auf alle baulichen Anlagen ausgedehnt, die dort über Zufahrten oder Zugänge an eine Bundesstraße angeschlossen werden sollen. Es erstreckt sich im 40-m- bzw. 20-m-Bereich auch auf Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs.

In Absatz 2 wird klargestellt, daß die Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde auch dann einzuholen ist, wenn die Errichtung oder Änderung einer baulichen Anlage nach dem Landesbaurecht nur anzeigepflichtig ist. Die nach Landesrecht den baulichen Anlagen gleichgestellten Anlagen werden nach Absatz 5a ebenfalls vom Zustimmungsvorbehalt in Absatz 2 erfaßt.

In Absatz 6 Satz 2 wird ein Bauverbot für Anlagen der Außenwerbung an Brücken über Bundesfernstraßen außerhalb des Erschließungsbereichs der Ortsdurchfahrten ausgesprochen.

12. Nach dem geänderten § 9a Abs. 3 müssen Planungsgebiete künftig durch förmliche Verordnung ausgewiesen werden. Die Gemeinden und Kreise, deren Bereiche durch die festzulegenden Planungsgebiete betroffen sind, sind vorher zu hören.

Die Frist von 2 Jahren kann, wenn besondere Umstände es erfordern, durch Rechtsverordnung auf höchstens 4 Jahre verlängert werden. Bei Inkrafttreten dieses Gesetzes schon festgelegte Planungsgebiete gelten fort. Ihre Dauer ist bei einer Verlängerung anzurechnen (Artikel 2 Abs. 2, 2. FStrAndG).

Außer der Verkündung der Rechtsverordnung in dem dafür vorgesehenen Amtsblatt des Landes ist nach dem neu gefaßten § 9a Abs. 4 Satz 1 auf die Festlegung eines Planungsgebietes in den Gemeinden, deren Bereich betroffen wird, hinzuweisen. Dies geschieht am besten durch Veröffentlichung in Tageszeitungen.

13. Die Bestimmungen für Straßenkreuzungen (§ 12 FStrG) sind in wichtigen Punkten geändert worden. Einzelheiten müssen einer Überarbeitung der Kreuzungsrichtlinien (VkB1 1962 S. 9) vorbehalten bleiben. Aus dem neuen § 12 ergeben sich folgende Grundsätze:

- Nach § 12 Abs. 3 trägt bei der Änderung höhenungleicher Kreuzungen die Kosten derjenige, der die Änderung verlangt oder hätte verlangen müssen; sind infolgedessen mehrere Baulastträger kostenpflichtig, so tritt Kostenteilung nach Fahrbahnbreiten ein.
- Bei der Änderung einer höhengleichen Kreuzung werden die Kosten stets nach Fahrbahnbreiten zwischen den an der Kreuzung beteiligten Baulastträgern geteilt (Abs. 3a). Eine Kostenbefreiung kann durch Anwendung der Bagatell-Klausel gegeben sein.

Diese Vorschriften finden keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die vor Inkrafttreten des FStrAndG der Plan festgestellt oder eine Kostenregelung rechtswirksam vereinbart worden ist (Art. 2 Absatz 3 FStrAndG).

14. Die §§ 12a und 13a enthalten Vorschriften über Straßen/Gewässer-Kreuzungen. Entsprechende Richtlinien sind in Vorbereitung. § 12a regelt die Kostentragung für die Herstellung und die Änderung von Kreuzungen mit Gewässern, § 13a die Unterhaltung der Kreuzungen mit Gewässern. § 12a findet keine Anwendung auf Bauvorhaben, für die vor Inkrafttreten des FStrAndG der Plan festgestellt oder eine Kostenregelung rechtswirksam vereinbart worden ist (Art. 2 Abs. 3 FStrAndG).
15. Nach dem geänderten § 13 Abs. 1 hat bei höhengleichen Kreuzungen jetzt der Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraßen die gesamte Kreuzungsanlage zu unterhalten. § 1 der Verordnung über Kreuzungsanlagen im Zuge von Bundesfernstraßen muß an die neue Rechtslage angepaßt werden. Seine Änderung wird vorbereitet.
16. Für die Vorarbeiten auf Grundstücken begründet § 16a Abs. 1 eine Duldungspflicht der Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten (z. B. Pächter). Nach der auf Vorschlag des Verkehrsausschusses des Bundestages beschlossenen Fassung des Absatzes 2 sind 2 Wochen zuvor eine unmittelbare Benachrichtigung sowie eine ortsübliche Bekanntmachung erforderlich. Letztere ist für die Fälle von Bedeutung, in denen Betroffene nicht ermittelt werden können.
17. Die Bestimmungen über die Planfeststellung (§§ 17, 17a, 18 bis 18e) sind in Anlehnung an den Entwurf eines Verwaltungsverfahrensgesetzes neu gefaßt und erweitert worden. Die Planfeststellungsrichtlinien werden zur Zeit überarbeitet. Das wichtige Gebot, die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und auch privaten Belange abzuwägen, ist ausdrücklich in § 17 Abs. 1 verankert worden. § 17 Abs. 1 Satz 3 (Kostenentscheidung in der Planfeststellung) gilt nicht für Eisenbahnkreuzungen und läßt § 10 EKrG unberührt.

Der neu gefaßte § 17 Abs. 4 bringt im wesentlichen folgende Änderungen:

- Es wird ausdrücklich festgestellt, daß dem Träger der Straßenbaulast im Planfeststellungsbeschluß Auflagen gemacht werden müssen, wenn von der Straße erhebliche Belästigungen ausgehen.
- Die vom Straßenbau Betroffenen können vom Träger der Straßenbaulast eine Entschädigung fordern, wenn an sich notwendige Schutzanlagen mit dem Vorhaben unvereinbar sind oder ihre Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Dem Absatz 4 kommt eine unterschiedliche Bedeutung zu, je nachdem, um welche Art von nachteiligen Einwirkungen es sich handelt.

- Handelt es sich um erhebliche Belästigungen durch Verkehrslärm, so erschöpft sich die Bedeutung des Absatzes 4 darin, zu bestimmen, in welchen Abschnitten dem Träger der Straßenbaulast die Errichtung und Unterhaltung von Schutzanlagen aufzuerlegen ist.

Die Frage, ob eine erhebliche Belästigung durch Verkehrslärm vorliegt, wird durch das Bundesfernstraßengesetz nicht beantwortet. Ebenso wenig regelt es die Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen. Insoweit bleiben, wie Absatz 4 ausdrücklich feststellt, die Bestimmungen der §§ 41 und 42 BImSchG unberührt.

- Eine weiterreichende Bedeutung kommt Absatz 4 zu, wenn es sich um andere als um Belästigungen durch Verkehrslärm handelt.

a) In diesen Fällen ist allein auf der Grundlage des Bundesfernstraßengesetzes zu prüfen, ob eine Belästigung so erheblich ist, daß die Errichtung von Schutzanlagen erforderlich wird.

b) Absatz 4 stellt die Anspruchsgrundlage für Entschädigungsforderungen dar, wenn von der Straße nachteilige Wirkungen (ausgenommen Verkehrslärm) auf Anliegergrundstücke ausgehen, ohne daß die Errichtung von Schutzanlagen in Betracht kommt.

Nach Absatz 6 können Schutzanlagen bzw. Entschädigungen auch dann gefordert werden, wenn nicht vorhersehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens erst nach Unanfechtbarkeit des Planes auftreten. Auch hier gelten die zu Absatz 4 aufgestellten Grundsätze, auf die verwiesen wird. Besonders hervorzuheben ist, daß solche nachträglichen Ansprüche der Verjährung unterliegen. Sie müssen innerhalb von 3 Jahren von dem Zeitpunkt ab geltend gemacht werden, von dem der Betroffene von den nachteiligen Wirkungen Kenntnis erlangt hat. Sofern nach Herstellung des dem Plan entsprechenden Zustandes 30 Jahre verstrichen sind, können keine Forderungen mehr gestellt werden.

18. Für die vorzeitige Besitzeinweisung (bisher § 19 Abs. 3) enthält § 18f eine abschließende Regelung. Voraussetzungen sind wie bisher ein festgestellter — vollziehbarer — Plan und die Notwendigkeit des sofortigen Beginns der Bauarbeiten. Außerdem muß sich der Eigentümer oder Besitzer bei einer Verhandlung geweigert haben, dem Träger der Straßenbaulast den Besitz unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu übertragen. Die Absätze 2 bis 5 regeln das Verfahren (einschl. Fristen) und die Entschädigung.

Der neue Absatz 2a des § 19 verkürzt das Enteignungsverfahren. Dieses kann auf die Feststellung der Entschädigung beschränkt werden, falls sich der Eigentümer mit der Übertragung oder Beschränkung des Eigentums schriftlich einverstanden erklärt hat.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Leins

(VkB1 1974 S. 516)

Nr. 321 Aufhebung der Zulassung für Kreutz-Panzerstahl-Lager

Bonn, den 11. Juli 1974
StB 3-38.55.10.92

Die für den Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/1967 zugelassenen Kreutz-Panzerstahl-Lager werden nicht mehr hergestellt.

Die Zulassung für die Kreutz-Panzerstahl-Lager und das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 6/1967 StB 3-Ibn-4106 Vms 67 vom 30. 5. 1967 werden hiermit aufgehoben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Prof. Dr.-Ing. Leins

(VkB1 1974 S. 519)

Wasserstraßen**Nr. 322 Richtlinien für strompolizeiliche und schiffahrtspolizeiliche Verfügungen**

Bonn, den 14. Juli 1974
W 10/See 1/B 4/52.01.14-1

An die

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen

Kiel, Hamburg, Bremen, Aurich, Hannover, Münster, Duisburg, Mainz, Stuttgart, Würzburg, Regensburg, Freiburg

Betreff: Richtlinien für strompolizeiliche und schiffahrtspolizeiliche Verfügungen (StromSchiffPol-VfgR)

Anlage: — 1 —

Um ein einheitliches Verfahren beim Erlass von strompolizeilichen und schiffahrtspolizeilichen Verfügungen sicherzustellen, werden hiermit die beigefügten Richtlinien eingeführt. Ich bitte, ab sofort hiernach zu verfahren und die WSÄ mit entsprechenden Weisungen zu versehen.

Die Richtlinien für strompolizeiliche Verfügungen nach dem WaStrG vom 21. 4. 1971 — W 10/2045 VA 71 — (VkB1 1971 S. 229) sind nicht mehr anzuwenden.

Die Zahl der benötigten Abdrucke der Richtlinien bitte ich mir unverzüglich fernmündlich mitzuteilen.

Bis zum 1. Oktober 1975 bitte ich über die Erfahrung bei der Anwendung der Richtlinien zu berichten und etwaige Änderungs- und Ergänzungsvorschläge mitzuteilen.

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Ruhnau

Richtlinien für strompolizeiliche und schiffahrtspolizeiliche Verfügungen (StromSchiffPol-VfgR)
Inhaltsübersicht

	Absätze
Gesetzliche Grundlagen	1—6
Sachliche und örtliche Zuständigkeit	7—12
Sachliche Voraussetzungen für den Erlass der Verfügungen	13—19
Form, Inhalt und Empfänger der Verfügungen	20—50
Erzwingung der durch Verfügungen angeordneten Handlungen, Duldungen und Unterlassungen	51—75
Vollstreckung wegen Geldforderungen	76, 77
Polizeiliches Tätigwerden ohne vorausgehende polizeiliche Verfügung (unmittelbare Ausführung)	78—81
Überwachung der Einhaltung der Verfügungen	82, 83
Beseitigung von Schifffahrtshindernissen außerhalb des Geltungsbereichs der Strandungsordnung	84—90
Beseitigung von Schifffahrtshindernissen im Geltungsbereich der Strandungsordnung	91—98
Abstimmung von strompolizeilichen und schiffahrtspolizeilichen Verfügungen	99

- Muster 1 — strompolizeiliche Verfügung
" 2 — schiffahrtspolizeiliche Verfügung (Seeschifffahrt)
" 3 — schiffahrtspolizeiliche Verfügung (Binnenschifffahrt)
" 4 — Festsetzung des Zwangsmittels
" 5 — Festsetzung des Zwangsmittels und Leistungsbescheid
" 6 — Leistungsbescheid

Anlage 1 — Auszug aus dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz

Anlage 2 — Auszüge aus der Reichsabgabenordnung und dem Gesetz über die Kosten der Zwangsvollstreckung nach der Reichsabgabenordnung

Gesetzliche Grundlagen

1 — Die Behörden der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) haben die Aufgabe, nach pflichtgemäßem Ermessen

1. zur Gefahrenabwehr Maßnahmen zu treffen, die nötig sind, um die Bundeswasserstraßen in einem für die Schifffahrt erforderlichen Zustand zu erhalten (Strompolizei)

— § 24 Bundeswasserstraßengesetz — WaStrG — vom 2. April 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 4. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1401)

2. zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie zur Verhütung von der Schifffahrt ausgehender Gefahren auf den Bundeswasserstraßen die notwendigen Maßnahmen zu treffen (Schiffahrtspolizei)

— § 1 Nr. 2, § 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundesgesetzbl. II S. 833) — SeeAufgG —, zuletzt geändert durch § 70 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 721)

— § 1 Abs. 1 Nr. 2, § 4 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) — BinSchAufgG —, zuletzt geändert durch § 70 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 721).

2 — Strompolizeiliche Maßnahmen haben zum Ziel, unzulässige, außerhalb der Verkehrswidmung der Wasserstraße liegende Handlungen oder Zustände zu verhindern oder zu beseitigen. Sie richten sich deshalb gegen den für diese Handlung oder diesen Zustand polizeilich Verantwortlichen. Schiffahrtspolizeiliche Maßnahmen haben zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufrecht zu erhalten oder von der Schifffahrt ausgehende Gefahren zu verhüten. Sie richten sich deshalb unmittelbar an die Verkehrsteilnehmer oder die für diese polizeilich Verantwortlichen.

3 — Zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 können die nach den Absätzen 7 bis 12 zuständigen Behörden Anordnungen erlassen, die an bestimmte Personen oder an einen bestimmten Personenkreis gerichtet sind und ein Gebot oder Verbot enthalten — strompolizeiliche und schiffahrtspolizeiliche Verfügungen (Verfügungen). Bei schiffahrtspolizeilichen Verfügungen, die im Rahmen der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben ergehen, ist Absatz 83 zu beachten.

— §§ 28, 30 WaStrG, § 3 SeeAufgG, § 4 BinSchAufgG, § 61 Abs. 1 Seeschifffahrtstraßenordnung — SeeSchStrO —, §§ 1.19, 1.22 Binnenschifffahrtstraßenordnung — BinSchStrO —, Rheinschifffahrtspolizeiverordnung — RheinSchPVO —, Donauschifffahrtspolizeiverordnung — DonauSchPVO —, Moselschifffahrtspolizeiverordnung — MoselSchPVO —.

4 — Die Verfügungen gehen den Polizei- oder sonstigen Rechtsverordnungen, den durch Schifffahrtszeichen getroffenen Allgemeinverfügungen und den Regeln des Schifffahrtsbrauchs vor.

5 — Zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 können die Behörden nach pflichtgemäßem Ermessen auch Warnungen und Hinweise erteilen (Mitteilung über rechtswidriges Verhalten; in Aussichtstellen, daß bei Wiederholung mit einer polizeilichen Verfügung zu rechnen ist).

6 — Kommt der durch die Verfügung Verpflichtete der Anordnung zum Handeln, Dulden oder Unterlassen nicht nach, so kann die Verfügung nach dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz durchgesetzt werden (Verwaltungsvollstreckungsgesetz — VwVG — vom 27. April 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 157 —, zuletzt geändert durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 [Bundesgesetzbl. I S. 469] — vgl. Absätze 51 bis 75).

Anlage 1

Sachliche und örtliche Zuständigkeit

7 — Strompolizeiliche Verfügungen erlassen die Wasser- und Schiffsämter jeweils für ihren Zuständigkeitsbezirk. Wasser- und Schiffsämter im Sinne dieser Richtlinien sind auch die Wasserbauämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau sowie das Kanalamt Kiel-Holtenau.

8 — Schiffahrtspolizeiliche Verfügungen im Bereich der Seeschiffahrtsstraßen erlassen die Wasser- und Schiffsämter jeweils für ihren Zuständigkeitsbezirk. Wasser- und Schiffsämter im Sinne dieser Richtlinien sind auch das Kanalamt Kiel-Holtenau sowie die Wasserbauämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau. Wirkt sich eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung über den Bezirk eines Wasser- und Schiffsamtes hinaus aus oder ist sie von grundsätzlicher Bedeutung, so erläßt sie die zuständige Wasser- und Schiffahrtspolizeidirektion.

9 — Schiffahrtspolizeiliche Verfügungen im Bereich der Binnenschiffahrtsstraßen erlassen die Wasser- und Schiffahrtspolizeidirektionen, soweit sie nicht die Befugnis zum Erlass von schiffahrtspolizeilichen Verfügungen den Wasser- und Schiffsämtern übertragen haben.

10 — Örtlich zuständig ist die Behörde, in deren Bezirk die Gefahr oder Störung verursacht wird oder verursacht zu werden droht. Die Behörde kann, soweit es im Einzelfall dringend erforderlich ist, im Nachbarbezirk tätig werden.

11 — Auf dem Gebiet der Schiffahrtspolizei leistet die Wasserschutzpolizei der Länder Vollzugshilfe nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben — § 1 Abs. 1 Nr. 2 BinSchAufG, § 20 Abs. 1 Nr. 5 SeeSchAufG (Abs. 83).

12 — Verfügungen, die keinen Aufschub dulden, können nach allgemeinen polizeirechtlichen Grundsätzen auch von anderen Polizeibehörden erlassen werden.

Sachliche Voraussetzungen für den Erlass der Verfügungen

13 — Es steht im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde darüber zu entscheiden, ob sie ein Einschreiten für geboten hält; ein Rechtsanspruch auf ein Tätigwerden besteht im allgemeinen nicht.

14 — Der Erlass von Verfügungen ist zulässig zur Abwehr einer bevorstehenden Gefahr oder zur Beseitigung einer eingetretenen Störung.

1. Eine bevorstehende Gefahr ist eine Sachlage, die erkennbar die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der Bundeswasserstraße als Verkehrsweg oder einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs oder die Möglichkeit einer von der Schifffahrt ausgehenden Gefahr enthält. Es müssen also Tatsachen vorliegen, aus denen hervorgeht, daß mit der Beeinträchtigung zu rechnen ist.

Beispiele: Eine Landebrücke droht wegen unzureichender Befestigung in das Fahrwasser zu treiben (strompolizeiliche Gefahr).

Die gefährliche Ladung eines Schiffes droht frei zu werden (schiffahrtspolizeiliche Gefahr).

2. Eine Störung liegt vor, wenn die Beeinträchtigung der Bundeswasserstraße als Verkehrsweg oder der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bereits eingetreten ist.

Beispiele: Eine Landebrücke ist in das Fahrwasser abgetrieben (strompolizeiliche Störung).
Ein Schiff treibt unter Verletzung der Verkehrsvorschriften im Fahrwasser (schiffahrtspolizeiliche Störung).

- 15 — In einem Verstoß gegen eine Strom- oder Schiffahrtspolizeiverordnung liegt stets eine Gefahr oder Störung.

16 — Strompolizeiliche Maßnahmen kommen vor allem bei folgenden Gefahren oder Störungen in Betracht:

1. Beschädigungen des Gewässerbettes, der Ufer, der Buhnen, der Parallelwerke sowie von Schiffsanlagen, Schiffsfahrtszeichen, ferner Beeinträchtigung der Schifffahrt durch Hindernisse wie gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder durch andere auf Grund geratene Gegenstände wie verlorengegangene Anker;
2. Beeinträchtigung der Unterhaltungsmaßnahmen an der Bundeswasserstraße;
Beispiele: Der Eigentümer eines Wohnschiffes weigert sich, die Liegestelle seines Wohnschiffes freizumachen, und verhindert dadurch Baggerungen. Ein Anlieger duldet nicht, daß sein Grundstück zur Ablagerung von Material für Unterhaltungsarbeiten in Anspruch genommen wird (§ 11 Abs. 1 WaStrG).
3. Verstoß gegen die Pflicht, Anlagen und Einrichtungen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer so zu unterhalten und zu betreiben, daß die Unterhaltung der Bundeswasserstraße, der Betrieb der bundeseigenen Schiffsanlagen oder der Schiffsfahrtszeichen sowie die Schifffahrt nicht beeinträchtigt werden (§ 10 WaStrG);
4. Zuwiderhandlungen gegen Rechtsverordnungen (z. B. Verordnungen nach §§ 27 und 46 WaStrG), die nach dem WaStrG erlassen sind und der Abwehr strompolizeilicher Gefahren dienen;
Beispiel: Verstoß gegen ein Badeverbot.
5. Benutzungen von Bundeswasserstraßen oder Errichtung, Veränderung und Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihrem Ufer ohne eine nach § 31 WaStrG erforderliche strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung;
6. Nichterfüllen von Auflagen, die in strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigungen nach § 31 Abs. 4 WaStrG erteilt sind;
7. Nichterfüllen von Auflagen, die in Verwaltungsakten nach dem WaStrG und nach anderen Gesetzen (z. B. Planfeststellungsbeschlüssen, Plan genehmigungen) Dritten auferlegt sind und der Abwehr strompolizeilicher Gefahren dienen. Unberührt bleibt die Möglichkeit, daß die Behörden einschreiten, die den Verwaltungsakt erlassen haben;
8. Erschwerung oder Verhinderung der strompolizeilichen Überwachungsaufgaben, indem entgegen der Vorschrift des § 33 Abs. 1 WaStrG
 - a) das Betreten von Grundstücken nicht gestattet wird, Anlagen oder Einrichtungen nicht zugänglich gemacht oder technische Ermittlungen oder Prüfungen nicht geduldet werden,
 - b) die erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen oder Werkzeuge nicht zur Verfügung gestellt werden oder

- c) die Auskunft nicht, unrichtig, unvollständig oder nicht rechtzeitig erteilt wird;
9. Setzen oder Betreiben von Schifffahrtszeichen ohne rechtliche Verpflichtung oder ohne Genehmigung (§ 34 Abs. 2 WaStrG).

17 — Schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen kommen vor allem bei folgenden Gefahren oder Störungen in Betracht:

1. Beeinträchtigung der Schifffahrt durch Schiffsansammlungen im Fahrwasser oder durch hilflos treibende, festgekommene oder gestrandete Fahrzeuge oder geschleppte schwimmende Anlagen oder außergewöhnliche Schwimmkörper, Beeinträchtigung der Allgemeinheit durch bevorstehende Immissionen, die von der Schifffahrt ausgehen;
2. Genehmigungspflichtige Handlungen ohne die erforderliche schifffahrtspolizeiliche Genehmigung oder die Nichterfüllung von schifffahrtspolizeilichen Auflagen auf Grund von Genehmigungen nach der SeeSchStrO, BinSchStrO, RheinSchPVO, DonauSchPVO und MoselSchPVO (z. B. § 62 SeeSchStrO, § 1.21 BinSchStrO);
3. Erschwerung oder Verhinderung der schifffahrtspolizeilichen Überwachungsaufgaben (z. B. § 8 SeeAufgG, § 1.20 BinSchStrO);
4. Nichtbeachten von Rechtsverordnungen nach § 9 SeeAufgG und § 3 BinSchAufgG, die der Abwehr schifffahrtspolizeilicher Gefahren dienen.

Beispiel: Verstoß gegen ein Rechtsfahrgebot, Überschreiten einer Geschwindigkeitsbeschränkung.

18 — Strompolizeiliche und schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen können nebeneinander — auch zeitlich nacheinander — erforderlich werden.

Beispiele: Die Beseitigung eines gesunkenen Fahrzeuges ist eine strompolizeiliche Maßnahme; die Sperrung einer Bundeswasserstraße für die Schifffahrt wegen eines gesunkenen Fahrzeuges ist eine schifffahrtspolizeiliche Maßnahme.

Die Beseitigung von brennenden Flüssigkeiten, die sich in der Bundeswasserstraße befinden, ist eine strompolizeiliche Maßnahme; die Verhütung des Einfließens brennbarer oder sonst gefährlicher Flüssigkeiten aus Schiffen in die Bundeswasserstraße sowie die Sperrung der Bundeswasserstraße für die Schifffahrt wegen brennender Flüssigkeiten sind schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen.

19 — Gefahren oder Störungen, die ursprünglich schifffahrtspolizeiliche Maßnahmen erforderten, können von einem bestimmten Zeitpunkt an statt dessen strompolizeiliche Maßnahmen notwendig machen und umgekehrt.

Beispiel: Ein gestrandetes Fahrzeug stellt zunächst eine schifffahrtspolizeiliche Gefahr dar. Wird es von der Besatzung aufgegeben oder kann es nicht wieder fahrtüchtig gemacht werden, so ist es wie ein gesunkenes Fahrzeug zu behandeln und wird durch strompolizeiliche Maßnahmen beseitigt.

Form, Inhalt und Empfänger der Verfügungen

20 — Verfügungen können mündlich, schriftlich oder durch Zeichen erlassen werden.

Schriftliche Verfügung

21 — Der schriftlichen Verfügung sind die Muster 1 bis 3 zugrunde zu legen; sie muß folgende Angaben enthalten:

1. Bezeichnung der erlassenden Behörde,
2. Bezeichnung des Empfängers,
3. Bezeichnung der von dem Betroffenen vorzunehmenden, zu dulgenden oder zu unterlassenden Handlung,
4. Angabe der Rechtsvorschrift, auf die sich die Verfügung stützt,

5. Angaben über die Fristsetzung,
6. Androhung des Zwangsmittels (Abs. 51 bis 75), falls nicht ausnahmsweise davon abgesehen werden kann,
7. Anordnung und Begründung der sofortigen Vollziehung, falls erforderlich,
8. Begründung,
9. Entscheidung über die Kosten,
10. Rechtsbehelfsbelehrung.

22 — Die Bezeichnung der Behörde lautet „Wasser- und Schifffahrtsamt ...“, „Kanalamt Kiel-Holtenau“, „Wasserbauamt ...“ oder „Wasser- und Schifffahrtsdirektion ...“.

23 — Verfügungen sind an die verantwortliche Person (Abs. 24) oder ausnahmsweise an eine nicht verantwortliche Person (Abs. 28) zu richten.

24 — Verantwortlich ist

1. wer
 - durch sein Verhalten (Tun oder Unterlassen) die Gefahr oder die Störung verursacht hat,
 - für eine solche Person aufsichtspflichtig ist
 - eine solche Person zu einer Verrichtung bestellt hat (Verhaltenshaftung) — vgl. § 25 Abs. 1 und 2 WaStrG
2. der Eigentümer oder der Inhaber der tatsächlichen Gewalt für Gefahren oder Störungen, die sich durch das Verhalten oder den Zustand eines Tieres oder durch den Zustand einer anderen Sache ergeben (Zustandshaftung) — vgl. § 25 Abs. 3 WaStrG.

Beispiel: Ein Dieb hat das gestohlene Kraftfahrzeug in der Wasserstraße versenkt. Verantwortliche Personen sind der Dieb (Verhaltenshaftung) und der Eigentümer (Zustandshaftung).

25 — Unerheblich ist, ob die verantwortliche Person ein Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) trifft.

26 — Personen, die wegen des Zustandes der Sache verantwortlich sind (Zustandshaftung), können sich ihrer Verantwortung nicht dadurch entziehen, daß sie das Eigentum an der Sache aufgeben.

Beispiel: Für ein in der Wasserstraße treibendes Boot bleibt der bisherige Eigentümer auch nach der Aufgabe des Eigentums verantwortlich.

27 — Bei mehreren Verantwortlichen entscheidet die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen, an welche verantwortliche Person die Verfügung gerichtet wird.

28 — In Ausnahmefällen können Verfügungen auch gegen nicht verantwortliche Personen gerichtet werden (vgl. § 26 WaStrG). Dies ist nur zulässig, wenn

1. eine unmittelbar bevorstehende Gefahr abgewehrt oder eine bereits eingetretene Störung beseitigt werden soll,
2. verantwortliche Personen nicht in Anspruch genommen werden können,
3. Maßnahmen durch die Behörden der WSV selbst oder durch beauftragte Dritte nicht möglich oder ausreichend sind und
4. die nicht verantwortlichen Personen ohne erhebliche eigene Gefahr oder ohne Verletzung überwiegender anderweitiger Verpflichtungen in Anspruch genommen werden können.

Beispiel: Ein havariertes Schiff droht im Fahrwasser zu sinken. Die Besatzung ist nicht in der Lage, das Leck zu schließen. Geräte der WSV stehen am Ort nicht zur Verfügung. Der Führer eines vorbeifahrenden Schleppers, der eine Hilfeleistung verwei-

gert hat, wird durch schiffahrtspolizeiliche Verfügung angewiesen, das Schiff aus dem Fahrwasser zu ziehen.

29 — Der nach Absatz 28 Betroffene kann von der WSV für den ihm durch die Maßnahme entstandenen Schaden eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen (vgl. §§ 36—39 WaStrG).

30 — Maßnahmen gegen eine nicht verantwortliche Person dürfen nur solange und soweit getroffen und aufrechterhalten werden, als nicht andere Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr oder der Störung getroffen werden können.

31 — Die geforderte Handlung, Duldung oder Unterlassung muß in ihrem Inhalt genau bestimmt werden.

Beispiele: Unzulässig ist eine strompolizeiliche Verfügung, die dem Unternehmer auferlegt, die Wasserfläche vor der Anlegestelle „wieder verkehrssicher“ zu machen. Die Verfügung muß vielmehr dem Unternehmer aufgeben, „die Wrackteile, die sich 5 m wasserwärts der Anlegestelle befinden, aus der Bundeswasserstraße zu entfernen“.

Unzulässig ist eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung, durch die dem Kapitän eines Fahrzeugs aufgegeben wird, bei der Fahrt die „obwaltenden Umstände und Bedingungen“ zu berücksichtigen.

32 — Die Verfügung darf kein unzulässiges oder unmögliches Verhalten verlangen.

33 — Die Behörde soll das Mittel zur Abwehr der Gefahr oder zur Beseitigung der Störung bestimmen, wenn dieses für den Betroffenen nach den Umständen nicht ohne weiteres erkennbar ist. Kommen für die Erfüllung einer Aufgabe mehrere Maßnahmen in Betracht, so hat die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen die Maßnahme zu wählen, die den einzelnen und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt (vgl. § 29 Abs. 1 Satz 2 u. 3 WaStrG).

34 — Dem Betroffenen ist auf Antrag zu gestatten, an Stelle eines durch die Verfügung angedrohten oder festgesetzten Mittels ein von ihm angebotenes anderes Mittel anzuwenden, das die Gefahr ohne Beeinträchtigung der Allgemeinheit ebenso wirksam abwehren kann. Der Antrag kann nur bis zum Ablauf einer Frist gestellt werden, die die Behörde dem Betroffenen zur Ausführung der Verfügung gesetzt hat, spätestens bis zum Ablauf der Frist für die Erhebung der verwaltungsgerichtlichen Anfechtungsklage (vgl. § 29 Abs. 2 WaStrG).

35 — Eine Verfügung darf nicht zu einem Schaden führen, der zu dem beabsichtigten Erfolg erkennbar außer Verhältnis steht.

Beispiele: Der Abbruch einer Umschlagstelle darf nicht durch eine strompolizeiliche Verfügung angeordnet werden, wenn durch eine einfache Baumaßnahme die Gefahr oder Störung beseitigt werden kann.

Die Sprengung eines havarierten Fahrzeuges darf nicht durch schiffahrtspolizeiliche Verfügung angeordnet werden, wenn es noch eingeschleppt werden kann. Ein Fahrzeug ist bei Niedrigwasser am Rande des Fahrwassers auf Grund gelaufen; wenn an dieser Stelle eine erhebliche Gefährdung der Schifffahrt nicht gegeben ist und mit einem Freikommen des Fahrzeuges bei höheren Wasserständen gerechnet werden kann, darf die sofortige Annahme von Bergungsschleppern nicht durch schiffahrtspolizeiliche Verfügung erzwungen werden.

36 — Je nach Art der Gefahr oder Störung ist in der Verfügung anzuordnen, von welchem Zeitpunkt an, in welcher Zeit oder bis wann eine Handlung vorzunehmen, zu dulden oder zu unterlassen ist.

37 — Für den Fall der Nichtbefolgung der geforderten Handlung, Duldung oder Unterlassung ist ein Zwangsmittel anzudrohen. Die Androhung des Zwangsmittels richtet sich nach den Absätzen 51 bis 75.

38 — Für schriftlich erlassene Verfügungen sind Gebühren und Auslagen zu erheben, und zwar

1. für strompolizeiliche Verfügungen nach der Gebührenordnung zum Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG-GebO) vom 6. November 1968 (Bundesgesetzbl. II S. 923), geändert durch Verordnung vom 26. Oktober 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1501) — vgl. Abschn. 2.1 der ADW Nr. 2101/69 —,
2. für schiffahrtspolizeiliche Verfügungen nach der Kostenordnung der WSV auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (KostOWSVSee) vom 22. August 1969 (Bundesgesetzbl. II S. 1544), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. April 1973 (Bundesgesetzbl. I S. 276) und der Kostenordnung der WSV auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (KostOWSVBin) vom 24. Juli 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 1593).

39 — Die Verfügung ist zu begründen. Es sind die Tatsachen und Rechtsvorschriften anzugeben, auf die sich die Verfügung stützt. Es muß ausgeführt werden, welche Gefahren oder Störungen vorliegen. Unzureichend sind Ausführungen wie z. B. „aus strom/schiffahrtspolizeilichen Gründen“.

40 — Die Verfügung ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen.

41 — Rechtsbehelfe bewirken, daß die Verfügung erst durchgesetzt werden kann, wenn über den Rechtsbehelf unanfechtbar entschieden ist (aufschiebende Wirkung) — § 80 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) vom 21. Januar 1960 (Bundesgesetzbl. I S. 17). Rechtsbehelfe haben keine aufschiebende Wirkung,

1. wenn es sich um unaufschiebbare Anordnungen und Maßnahmen von Polizeivollzugsbeamten handelt (§ 80 Abs. 2 Nr. 2 VwGO) oder
2. wenn die sofortige Vollziehung angeordnet ist, weil die angeordnete Maßnahme zur Abwehr der Gefahr oder Beseitigung der Störung so dringend ist, daß sie im öffentlichen Interesse keinen Aufschub duldet (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO).

42 — Das besondere Interesse an einer sofortigen Vollziehung ist neben der allgemeinen Begründung der Verfügung (vgl. Abs. 39) zusätzlich schriftlich zu begründen. Unzureichend ist eine Begründung, die lediglich lautet „ist im öffentlichen Interesse erforderlich“. Dieser besonderen Begründung bedarf es nicht, wenn die Behörde bei Gefahr im Verzug, insbesondere bei drohenden Nachteilen für Leben, Gesundheit oder Eigentum eine als solche bezeichnete Notstandsmaßnahme im öffentlichen Interesse trifft (§ 80 Abs. 3 VwGO).

43 — Die Verfügung ist nach den Vorschriften des Verwaltungszustellungsgesetzes vom 3. Juli 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 379), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Mai 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 789), zuzustellen. Weiter sind die hierzu ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften i. d. F. der Bekanntmachung vom 13. Dezember 1966 (Bundesanzeiger Nr. 240 vom 23. Dezember 1966 — Beilage), geändert durch Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 27. April 1973 (Bundesanzeiger Nr. 82), anzuwenden.

Mündliche oder durch Zeichen erlassene Verfügung

44 — Verfügungen sollen mündlich oder durch Zeichen erlassen werden, wenn die Gefahr oder die Störung ein sofortiges Einschreiten erfordert und eine schriftliche Verfügung unangebracht ist. Zu den mündlichen und durch Zeichen erlassenen Verfügungen gehören auch fernmündliche, durch Funk oder durch Winken übermittelte Verfügungen.

Beispiele: Mündliche strompolizeiliche Verfügung an Badende, die Bundeswasserstraße zu verlassen. Mündliche schiffahrtspolizeiliche Verfügung über Funk an einen in Nebel geratenen Gastanker, einen geeigneten Ankerplatz aufzusuchen.

45 — Zum Erlaß solcher Verfügungen ist der in Abschnitt II der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift des Bundesministers für Verkehr zum Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung — AVV UZw G — BMV (WSV) — vom 21. August 1962 (VkB1 1962, S. 480), zuletzt geändert am 22. August 1972 (VkB1 1972 S. 683), genannte Personenkreis ermächtigt; dies sind:

1. Streckenaufsichtsbeamte, Beamte des Schleusenaufsichts- und -betriebsdienstes, Hafenaufsichtsbeamte in den bundeseigenen Häfen, sonstige Bedienstete, die den Schleusenbetrieb leiten,
2. die mit strom- und schifffahrtspolizeilichen Vollzugsbefugnissen besonders betrauten Bediensteten der WSV,
3. Bedienstete der WSV, die mit Aufgaben der Strafverfolgung betraut sind und solche Bedienstete, denen kraft Amtes oder mit besonderem Auftrag die Ermittlung von Zuwiderhandlungen nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten übertragen ist.

46 — Die Absätze 23 bis 37 sind entsprechend anzuwenden.

Allgemeinverfügung

47 — Verfügungen können als Allgemeinverfügung an eine bestimmte oder bestimmbare Vielzahl von Personen ergehen.

48 — Der Personenkreis braucht nicht namentlich bekannt zu sein. Er muß namentlich feststellbar sein.

Beispiel: Aufforderung an die Fahrzeugführer aller im Hafen C. befindlichen Fischkutter durch schifffahrtspolizeiliche Verfügung, an einem bestimmten Tag nicht auszulassen.

49 — Eine Anordnung kann nicht mehr als Allgemeinverfügung sondern muß als Verordnung ergehen, wenn sie sich an einen nicht bestimmbaren Personenkreis richtet.

Beispiel: Allen Fahrzeugführern von Gastankern unter 500 BRT wird aufgegeben, nur bei einer Mindestdurchschnittswerte von 1000 m zu fahren.

50 — Es ist jeweils nach den Umständen zu entscheiden, ob die Allgemeinverfügung mündlich, durch Zeichen oder durch schifffahrtsübliche Veröffentlichung bekanntgegeben oder zugestellt (vgl. Abs. 43) wird. Im Bereich der Seeschifffahrt erfolgt die schifffahrtsübliche Bekanntmachung durch Veröffentlichung in den Nachrichten für Seefahrer (NfS) oder den Bekanntmachungen für Seefahrer (BfS). Die Veröffentlichung in den NfS oder den BfS reicht nur dann aus, wenn sichergestellt ist, daß die Adressaten zur Ausrüstung der Fahrzeuge mit den NfS verpflichtet sind (vgl. § 18 i. V. m. Anlage 3 Nr. 26 Schifffahrtssicherheitsverordnung — SSV — vom 9. Okt. 1972 — Bundesgesetzbl. I S. 1933) oder die BfS regelmäßig zugesandt erhalten.

Erzwingung der durch Verfügungen angeordneten Handlungen, Duldungen und Unterlassungen

51 — Zuständige Vollzugsbehörde nach § 7 Abs. 2 VwVG ist die Behörde, die nach Abschnitt 2 die Verfügung erlassen hat. Zur Durchsetzung der Verfügung hat sie folgende Zwangsmittel:

1. Ersatzvornahme,
2. Zwangsgeld,
3. unmittelbarer Zwang.

52 — Die Wahl des Zwangsmittels liegt im Ermessen der Behörde. Das Zwangsmittel muß in einem angemessenen Verhältnis zu seinem Zweck stehen. Dabei ist das Zwangsmittel möglichst so zu bestimmen, daß der Betroffene und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt werden (§ 9 VwVG). Hierbei ist Absatz 62 zu beachten.

53 — Die Ersatzvornahme besteht darin, daß die Behörde die Handlung auf Kosten des Pflichtigen durch einen anderen vornehmen läßt (§ 10 VwVG). Die Ersatzvornahme kommt nur bei Handlungen in Betracht, deren Vornahme durch einen anderen möglich ist (vertretbare Handlung; z. B. Entfernen einer in die Bundeswasserstraße gestürzten Verladeeinrichtung, Einschleppen eines im Fahrwasser treibenden Fahrzeugs).

54 — Die voraussichtlichen Kosten der Ersatzvornahme sind möglichst genau zu veranschlagen und dem Pflichtigen bei der Androhung des Zwangsmittels mitzuteilen.

55 — Nach Ausführung der Ersatzvornahme sind die tatsächlichen Kosten nach den §§ 1 bis 5 VwVG einzuziehen. Absatz 74 ist anzuwenden.

56 — Ein Zwangsgeld ist zulässig, um einen Pflichtigen zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung zu zwingen (§ 11 VwVG), und zwar

1. bei Handlungen, die nicht durch einen anderen ausgeführt werden können und die nur vom Willen des Pflichtigen abhängen (unvertretbare Handlung), z. B. Erteilung einer Auskunft über Tatsachen, die nur der Pflichtige kennt (Abs. 16 Nr. 8 Buchst. c),
2. bei vertretbaren Handlungen, wenn die Ersatzvornahme unzulässig ist, besonders wenn der Pflichtige außerstande ist, die Kosten zu tragen, die aus der Ausführung durch einen anderen entstehen, und
3. bei Erzwingung einer Duldung oder Unterlassung, z. B. Duldung von Ermittlungen und Prüfungen (Abs. 16 Nr. 8 Buchst. a) oder Unterlassung des Badens (Abs. 16 Nr. 4) oder des Ausbootens von Fahrgästen (§ 45 SeeSchStrO) oder des Unterlassens des Ladens und Löschens außerhalb von Häfen (§ 8.13 BinSchStrO).

57 — Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt 3,— bis 2000,— DM. Innerhalb dieses Rahmens ist das Zwangsgeld nach pflichtgemäßem Ermessen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit festzusetzen. Dabei sind die finanziellen Verhältnisse des Pflichtigen, die Stärke seines Widerstandes und die Bedeutung des verfolgten Zwecks zu beachten.

58 — Innerhalb des Rahmens von 3,— bis 2000,— DM muß das Zwangsgeld in bestimmter Höhe angedroht werden (z. B. „1000,— DM“ nicht „bis zu 1000,— DM“).

59 — Das Zwangsgeld ist ein Beugemittel, es hat keinen strafrechtlichen Charakter. Sofern das Verhalten des Pflichtigen gleichzeitig eine Ordnungswidrigkeit ist, kann neben einem mit einer Verfügung verhängten Zwangsgeld außerdem die Ahndung durch ein Bußgeldverfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 481) betrieben werden, für das die WSD zuständig ist.

60 — Soll ausnahmsweise die Möglichkeit gewahrt werden, Ersatzzwangshaft durch das Verwaltungsgericht anordnen zu lassen (z. B. Uneinbringlichkeit des Zwangsgeldes wegen Eröffnung eines Vergleichs- oder Konkursverfahrens), so ist bei der Androhung des Zwangsgeldes hierauf hinzuweisen (§ 16 VwVG) — vgl. Absatz 64 —.

61 — Unmittelbarer Zwang wird dadurch ausgeübt, daß die Behörde den Pflichtigen zur Handlung, Duldung oder Unterlassung zwingt oder die Handlung selbst vornimmt (§ 12 VwVG). Hierzu kann die Behörde auch Hilfskräfte (z. B. Handwerker) heranziehen.

62 — Unmittelbarer Zwang darf nur ausgeübt werden, wenn die Ersatzvornahme oder das Zwangsgeld nicht zum Ziele führen oder unangebracht sind (§ 12 VwVG). Unangebracht können andere Zwangsmittel z. B. dann sein, wenn sofort gehandelt werden muß.

63 — Die Durchführung des unmittelbaren Zwanges gegen Personen und Sachen durch körperliche Gewalt, ihre Hilfsmittel oder Waffen richtet sich nach der AVV UZw G — BMV (WSV).

64 — Die Zwangsmittel müssen schriftlich angedroht werden. Hierbei ist für die Erfüllung der Verpflichtung eine Frist zu bestimmen, innerhalb der der Vollzug dem Pflichtigen billigerweise zugemutet werden kann (§ 13 Abs. 1 VwVG).

Muster 1—3

65 — Die Androhung wird in der Regel mit der Verfügung verbunden (Abs. 21, 37 und Muster 1 bis 3).

66 — Die Androhung muß sich auf ein bestimmtes Zwangsmittel beziehen. Unzulässig ist die gleichzeitige Androhung mehrerer Zwangsmittel und die Androhung, mit der sich die Vollzugsbehörde die Wahl zwischen mehreren Zwangsmitteln vorbehält (§ 13 Abs. 3 VwVG).

67 — Die Zwangsmittel können so oft wiederholt und hierbei jeweils erhöht oder gewechselt werden, bis die Verpflichtung erfüllt ist. Eine neue Androhung ist erst dann zulässig, wenn das zunächst angedrohte Zwangsmittel erfolglos ist (§ 13 Abs. 6 VwVG).

68 — Ergeht abweichend von Absatz 65 die Androhung als besondere Verfügung, so muß sie mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehen und zugestellt werden. Absatz 43 ist entsprechend anzuwenden.

69 — Wird innerhalb der Frist, die in der Androhung bestimmt ist (Abs. 64), die Verpflichtung nicht erfüllt, so setzt die Behörde das Zwangsmittel fest.

70 — Das Zwangsmittel wird unabhängig von einer etwaigen Anfechtung der Androhung festgesetzt.

Muster 4—5

71 — Die Festsetzung ist mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen und dem Pflichtigen zuzustellen. Wird als Zwangsmittel ein Zwangsgeld festgesetzt, so ist die Festsetzung mit dem Leistungsbescheid (Abs. 77) zu verbinden. Der Festsetzung ist das Muster 4 oder 5 zugrunde zu legen.

72 — Voraussetzung für die Anwendung des Zwangsmittels ist, daß die Verfügung unanfechtbar geworden oder die sofortige Vollziehung angeordnet worden ist oder es sich um unaufschiebbare Anordnungen oder Maßnahmen von Polizeivollzugsbeamten handelt (§ 6 Abs. 1 VwVG; Abs. 41).

73 — Der Vollzug der Zwangsmittel ist einzustellen, sobald der Pflichtige die ihm aufgegebene Handlung, Duldung oder Unterlassung erfüllt hat. Dies gilt auch, wenn die Verpflichtung erst nach Ablauf der gesetzten Frist erfüllt wird. In diesem Fall unterbleibt auch die Einziehung eines noch nicht gezahlten Zwangsgeldes; nur die entstandenen Kosten (Abs. 74) sind nach § 19 VwVG beizutreiben.

Anlage 2

74 — Kosten (Gebühren und Auslagen) für Amtshandlungen bei Zwangsmaßnahmen werden nach § 19 VwVG erhoben, und zwar gem. § 342 Abs. 1, § 342a der Reichsabgabenordnung in Verbindung mit dem Gesetz über die Kosten der Zwangsvollstreckung nach der Reichsabgabenordnung vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes zur Änderung von Kostenermächtigungen, sozialversicherungsrechtlichen und anderen Vorschriften vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805).

75 — Gegen Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts sind Zwangsmittel unzulässig (§ 17 VwVG).

Vollstreckung wegen Geldforderungen

76 — Die bei einem Vorgehen nach diesen Richtlinien entstehenden öffentlich-rechtlichen Geldforderungen sind

1. Kosten (Gebühren, Auslagen), die beim Erlass der Verfügung nach den Vorschriften der WaStrG-GebO, KostOWSVSee und KostOWSVBin (Abs. 38) entstanden sind,
2. Zwangsgeld (Abs. 56 bis 60),
3. Kosten, die der Behörde beim Vollzug der Verfügung entstanden sind, und zwar insbesondere
 - Beträge, die bei der Ersatzvornahme für Beauftragte oder beim unmittelbaren Zwang für Hilfspersonen entstanden sind, sowie

— sonstige Kosten (Mahngebühr, Wegnahmegebühr, Schreibgebühr und Auslagen) nach § 19 VwVG (Abs. 73),

4. Beträge, die als Entschädigung an eine nicht verantwortliche Person (Abs. 29) geleistet worden sind,
5. Kosten, die der Behörde durch unmittelbare Ausführung (Abs. 78 bis 81) entstanden sind.

77 — Weigert sich der Schuldner zu zahlen, werden die Geldforderungen nach den §§ 2 bis 5 VwVG vollstreckt. Danach ist folgendes zu beachten:

1. Sofern der Schuldner nicht bereits nach Absatz 71 zur Leistung aufgefordert worden ist, erteilt die Behörde einen Leistungsbescheid, dem das Muster 6 zugrunde zu legen ist.
2. Als Fälligkeitszeitpunkt ist grundsätzlich der Tag des Zugangs des Leistungsbescheides festzusetzen, es sei denn, daß die Forderung ausnahmsweise ganz oder teilweise gestundet wird.
3. Der Bescheid ist dem Schuldner zuzustellen.
4. Die WSD erläßt die Vollstreckungsanordnung und betreibt das weitere Vollstreckungsverfahren.

Polizeiliches Tätigwerden ohne vorausgehende polizeiliche Verfügung (unmittelbare Ausführung)

78 — Verwaltungszwang kann in Ausnahmefällen auch ausgeübt werden, ohne daß vorher eine Verfügung erlassen wird, und zwar dadurch, daß die Behörde die notwendige Maßnahme selbst ausführt oder durch Unternehmer ausführen läßt. Voraussetzung ist, daß der sofortige Vollzug zur Abwendung einer drohenden Gefahr notwendig ist und die zuständige Behörde innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse handelt (§ 6 Abs. 2 VwVG, § 28 Abs. 3 WaStrG).

79 — Die Behörde hat die Gründe, die sie zur unmittelbaren Ausführung der Maßnahme veranlaßt haben, im einzelnen aktenkundig zu machen.

80 — Der Verantwortliche ist von der Maßnahme unverzüglich zu unterrichten.

81 — Entstehen durch die Maßnahme Kosten, so sind sie dem Verantwortlichen aufzuerlegen. Die Kosten sind erforderlichenfalls nach Absatz 77 zu vollstrecken.

Überwachung der Einhaltung der Verfügungen

82 — Die Überwachung der Einhaltung der strompolizeilichen und schiffahrtspolizeilichen Verfügungen sowie der durch Schiffsverkehrszeichen getroffenen Allgemeinverfügungen obliegt der WSV (§§ 24, 33 WaStrG, § 4 BinSchAufG, § 3 Abs. 1 SeeAufG). Zuständig sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und die ihnen nachgeordneten Wasser- und Schifffahrtsämter, das Kanalamt Kiel-Holtenau und die Wasserbauämter Brunsbüttel und Kiel-Holtenau (§ 24 WaStrG, § 1.20 BinSchStrO, § 1.20 RheinSchPVO, § 1.20 MoselSchPVO, § 1.20 DonauSchPVO, § 60 Abs. 1 SeeSchStrO).

83 — Bei der Überwachung der Einhaltung der schiffahrtspolizeilichen Verfügungen leistet die Wasserschutzpolizei der Länder den Behörden der WSV Vollzugshilfe nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben (Abs. 11).

Beseitigung von Schifffahrtshindernissen außerhalb des Anwendungsbereichs der Strandungsordnung

84 — Befinden sich in der Bundeswasserstraße Schifffahrtshindernisse, die der Verantwortliche weder freiwillig noch in gehöriger Weise beseitigt, so kommen für die Behörde folgende Möglichkeiten für die Beseitigung in Betracht:

1. Eine Verfügung (Abs. 13 bis 19), und zwar eine strompolizeiliche Verfügung bei gesunkenen Fahrzeugen oder schwimmenden Anlagen oder anderen auf Grund geratenen Gegenständen (Abs. 16 Nr. 1) oder eine schiffahrtspolizeiliche Verfügung bei hilflos treibenden, festgekommenen oder gestrandeten Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen und Schwimmkörpern (Abs. 17 Nr. 1),

2. eine Maßnahme nach den Absätzen 78 bis 81,
3. eine Maßnahme nach § 30 WaStrG, soweit nicht die Strandungsordnung gilt (Abs. 93 bis 98), oder
4. ein privatrechtliches Vorgehen (Abs. 90).

Liegen die Voraussetzungen für mehrere Möglichkeiten vor, so entscheidet die Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen, welcher Weg zu beschreiten ist.

85 — Ein Vorgehen nach § 30 WaStrG hat zur Folge:

1. Ohne Zustimmung der Behörde dürfen das Hindernis nicht mehr beseitigt und Gegenstände nicht mehr von diesem fortgeschafft werden;
2. Der Verantwortliche (Abs. 24 bis 27) kann ordnungsrechtlich nicht zur Bezahlung solcher Kosten der Beseitigung herangezogen werden, die bei der Verwertung der beseitigten Gegenstände ungedeckt bleiben (beschränkt dingliche Haftung, § 30 Abs. 10 WaStrG);
3. Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion kann wegen der Kosten für die Beseitigung des Schifffahrtshindernisses die beseitigten Gegenstände mit Vorrang vor anderen Gläubigern verwerten (§ 30 Abs. 5 Satz 4 WaStrG).

86 — Schiffahrtshindernisse nach § 30 WaStrG sind hilflos treibende, festgekommene, gestrandete oder gesunkene Fahrzeuge oder schwimmende Anlagen oder andere treibende oder auf Grund geratene Gegenstände. Die Beseitigung solcher Schiffahrtshindernisse nach § 30 WaStrG ist möglich, wenn

1. eine Beeinträchtigung des für die Schifffahrt erforderlichen Zustandes der Bundeswasserstraße oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundeswasserstraße vorliegt,
2. ein sofortiges Einschreiten erforderlich ist und
3. ein Verantwortlicher (Abs. 24 bis 27) nicht oder nicht rechtzeitig herangezogen werden kann oder zu besorgen ist, daß der Verantwortliche das Hindernis nicht oder nicht wirksam beseitigen wird.

87 — Die Behörde kann das Schifffahrtshindernis selbst beseitigen oder durch beauftragte Unternehmer beseitigen lassen.

88 — Ein Vorgehen nach § 30 WaStrG ist vor allem dann angezeigt, wenn nach den Umständen des Falles das Hindernis dem Zugriff des Verantwortlichen oder eines Dritten entzogen werden soll, weil nur durch ein Eingreifen (Beschlagnahme) der Verwaltung eine möglichst zügige Beseitigung des Schifffahrtshindernisses sichergestellt ist.

89 — Entscheidet die Behörde, nach § 30 WaStrG vorzugehen, so hat sie ihr Einschreiten nach außen erkennbar zu machen. Dies geschieht in der Regel durch Aufstellung eines entsprechenden Schildes auf oder neben dem Schifffahrtshindernis (§ 30 Abs. 2 WaStrG). Soweit möglich, sind die verantwortliche Person (Abs. 24 bis 27), der Eigentümer der beseitigten Gegenstände und die Inhaber von Rechten an den Gegenständen unverzüglich darüber zu unterrichten, daß ohne Zustimmung der Behörde das Hindernis nicht mehr beseitigt und Gegenstände nicht mehr von diesem fortgeschafft werden dürfen.

90 — Entschließt sich die Behörde, Schifffahrtshinder-
nisse auf privatrechtlichem Wege zu beseiti-
gen, so kann sie

1. mit dem Verantwortlichen einen Beseitigungsvertrag (Auftrag, Werkvertrag) schließen, der auch die Kostenerstattung regelt,
2. in Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht das Schifffahrtshindernis beseitigen oder beseitigen lassen. Die Beseitigung wird in diesem Fall in der Regel zugleich eine Geschäftsführung ohne Auftrag sein (§§ 677 ff BGB), die den Verantwortlichen zur Erstattung der Kosten nach § 683 BGB verpflichtet.

Beseitigung von Schifffahrtshindernissen im Anwendungsbereich der Strandungsordnung

91 — Die Behörde hat, sofern sie nicht nach Absatz 84 Nr. 1, 2 oder 4 vorgeht, die Maßnahme nach § 25 Str andungsordnung vom 17. Mai 1874, geändert durch Artikel 2 des Seerechtsänderungsgesetzes vom 21. Juni 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 966), auszuführen.

92 — Die Strandungsordnung gilt für die Beseitigung von hilflos treibenden, gestrandeten oder gesunkenen Seeschiffen oder Wracks von Seeschiffen einschl. der in oder auf diesen befindlichen Gegenständen und des Zubehörs von Seeschiffen. Hierbei ist unerheblich, ob das Seeschiff sich auf einer Seeschiffahrtstraße oder einer Binnenschiffahrtstraße befindet. Die Strandungsordnung gilt nicht für die Beseitigung der Ladung von Seeschiffen, wenn sich die Ladungen ohne räumlichen Zusammenhang mit einem Seeschiff in der Bundeswasserstraße befinden. Sie gilt auch nicht für die Beseitigung von Binnenschiffen. Diese können daher nach § 30 WaStrG beseitigt werden.

93 — Soweit die Strandungsordnung gilt, ist § 30 WaStrG nicht anwendbar (§ 30 Abs. 11 WaStrG).

94 — § 30 Abs. 1 bis 10 WaStrG und § 25 Abs. 1 bis 8 Strandungsordnung sind, abgesehen von der Haftungsregelung, im wesentlichen inhaltsgleich. Fahrwasser im Sinne von § 25 Strandungsordnung ist die gesamte von der Schifffahrt befahrene Wasserfläche.

95 — Nach § 30 Abs. 4 WaStrG haftet die verantwortliche Person nicht für die Ansprüche aus der Beseitigung des Schifffahrtshindernisses. Die Behörde hat nur das Recht der Verwertung der beseitigten Gegenstände (beschränkt dingliche Haftung).

96 — Nach § 25 Abs. 3 und 4 Strandungsordnung haftet der Verursacher und der Eigentümer für die Kosten der Beseitigung des Fahrzeuges oder Wracks mit seinem Vermögen. Die Haftung ist auf den Wert der beseitigten Gegenstände beschränkt (beschränkt persönliche Haftung).

97 — Die Absätze 86 bis 89 sind entsprechend anzuwenden.

98 — Die Richtlinien des Reichsverkehrsministeriums vom 19. Februar 1931 für die Handhabung des § 25 der Stradungsordnung werden hiermit aufgehoben.

Abstimmung von strompolizeilichen und schiffahrtspolizeilichen Verfügungen

99 — Kommen bei einer Gefahr oder Störung strompolizeiliche und schiffahrtspolizeiliche Verfügungen nebeneinander in Betracht, so sind beide aufeinander abzustimmen.

Muster 1
(Abs. 21)

Wasser- und Schiffsamt
Geschäftsz.: den 19.....

An

(Angabe der Zustellungsart)

Strompolizeiliche Verfügung

Hiermit fordere ich Sie auf,

(genaue Bezeichnung der geforderten Handlung, Duldung oder Unterlassung).

Muster 2
(Abs. 21 — SeeSch)

(Angaben über die Fristsetzung für die Ausführung)
Die sofortige Vollziehung der Verfügung wird angeordnet*)

Androhung des Zwangsmittels

Für den Fall, daß Sie dieser strompolizeilichen Verfügung nicht nachkommen,

- wird die (Handlung)
..... auf Ihre Kosten
durch einen anderen ausgeführt werden; die Kosten
werden voraussichtlich DM betragen.
— wird ein Zwangsgeld in Höhe von DM
verhängt.
— werde ich die (Handlung,
Duldung oder Unterlassung)
mit Gewalt erzwingen/selbst vornehmen.

(§ 10 — 11 — 12 Verwaltungsvollstreckungsgesetz vom
27. April 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 157, zuletzt geändert
durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 — Bundesgesetzbl. I S. 469)

Gründe:

Diese Verfügung stützt sich auf die §§ 24, 28
des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 2. April
1968 (Bundesgesetzbl. II S. 173), zuletzt geändert durch
Artikel 4 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundes-
fernstraßengesetzes vom 4. Juli 1974 (Bundesgesetzblatt I
S. 1401)

(Angaben über die Tatsachen, auf die sich die Verfügung
stützt, Gründe für die Anordnung der sofortigen Voll-
ziehung).

Kosten:

Für diese Verfügung wird nach lfd. Nr. 8 des Gebühren-
verzeichnisses der Gebührenordnung zum Bundeswasser-
straßengesetz (WaStrG-GebO) vom 6. November 1968
(Bundesgesetzbl. II S. 923), geändert durch Verordnung
vom 26. Oktober 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 1501)

eine Gebühr von DM
festgesetzt. Ferner sind gem. § 1
Abs. 2 WaStrG-GebO in Ver-
bindung mit § 10 Abs. 1 Nr.
Verwaltungskostengesetz vom
23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I
S. 821) DM
an Auslagen zu erstatten
Somit sind insgesamt zu zahlen: DM

Die Kosten werden mit dem Zugang dieser Entscheidung/
am fällig.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats
nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der
Widerspruch ist beim Wasser- und Schiffsamt
in
schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

.....
(Unterschrift)

*) Falls erforderlich

Wasser- und Schiffsamt
(Wasser- und Schiffsamtsdirektion)
Geschäftsz.:

....., den 19....
An (Angabe der Zustellungsart)

Schiffahrtspolizeiliche Verfügung

Hiermit fordere ich Sie auf,

(genaue Bezeichnung der geforderten Handlung, Duldung
oder Unterlassung)

(Angaben über die Fristsetzung für die Ausführung)

Die sofortige Vollziehung der Verfügung wird angeordnet *)

Androhung des Zwangsmittels

Für den Fall, daß Sie dieser schiffahrtspolizeilichen Ver-
fügung nicht nachkommen,

- wird die (Handlung) auf
Ihre Kosten durch einen anderen ausgeführt; die Ko-
sten betragen voraussichtlich DM
— wird ein Zwangsgeld in Höhe von DM
verhängt
— werde ich die (Handlung, Duldung oder
Unterlassung) mit Gewalt
erzwingen/selbst vornehmen.

(§ 10 — 11 — 12 Verwaltungsvollstreckungsgesetz vom
27. April 1953 — Bundesgesetzbl. I S. 157, zuletzt geändert
durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 — Bundesgesetzbl. I S. 469)

Gründe:

Diese Verfügung stützt sich auf § 61 Seeschiffahrtstraßen-
Ordnung vom 3. Mai 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 641),
zuletzt geändert durch Verordnung vom 7. Juli 1972
(Bundesgesetzbl. I S. 1169), in Verbindung mit § 1 Nr. 2
und § 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf
dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 24. Mai 1965 (Bundes-
gesetzbl. II S. 833), zuletzt geändert durch § 70 des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 15. März 1974
(Bundesgesetzbl. I S. 721)

(Angaben über die Tatsachen, auf die sich die Verfügung
stützt, Gründe für die Anordnung der sofortigen Vollzie-
hung)

*) Falls erforderlich

Kosten:

Für diese Festsetzung sind nach § 19 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes in Verbindung mit § 8 des Gesetzes über die Zwangsvollstreckung nach der Reichsabgabenordnung vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes zur Änderung von Kostenermächtigungen, sozialversicherungsrechtlichen und anderen Vorschriften vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805) an Auslagen zu erstatten:

DM.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Wasser- und Schifffahrtsamt) in schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

(Unterschrift)

**Muster 5
(Abs. 71)**

Wasser- und Schifffahrts
Geschäftsz.: , den 19.....
An (Angabe der Zustellungsart)

Festsetzung des Zwangsmittels und Leistungsbescheid

Da Sie die Ihnen nach meiner strom/schifffahrtspolizeilichen Verfügung vom Gesch.Z.: obliegende Verpflichtung nicht erfüllt haben, wird das andgedrohte Zwangsgeld in Höhe von DM hierdurch festgesetzt (§ 14 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes vom 27. April 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 157), zuletzt geändert durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469).

Aus den in der strom/schifffahrtspolizeilichen Verfügung vom Gesch.Z.: genannten Gründen ist diese Festsetzung sofort vollziehbar *).

Kosten:

Gemäß §§ 1 bis 3 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes werden Sie hiermit aufgefordert, folgende Beträge zu zahlen:

(aufgegliederte Berechnung)

Der Betrag ist mit dem Zugang dieses Bescheides / am fällig.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Wasser- und Schifffahrtsamt) in schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

(Unterschrift)

**Muster 6
(Abs. 77)**

Wasser- und Schifffahrts
Geschäftsz.: , den 19.....
An (Angabe der Zustellungsart)

*.) Falls erforderlich

Leistungsbescheid

Auf Grund meiner strom/schifffahrtspolizeilichen Verfügung vom sind folgende Beträge zu zahlen:

(aufgegliederte Berechnung)

Gemäß §§ 1 bis 3 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes vom 27. April 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 157), zuletzt geändert durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469) werden Sie hiermit aufgefordert, diesen Betrag zu zahlen.

Der Betrag ist mit dem Zugang dieses Bescheides / am fällig.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (Wasser- und Schifffahrtsamt) in schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

(Unterschrift)

Anlage 1**Auszug aus dem
Verwaltungsvollstreckungsgesetz
(VwVG)**

Vom 27. April 1953

(Bundesgesetzbl. I S. 157)

zuletzt geändert durch Artikel 36 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 9. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469)

ERSTER ABSCHNITT**Vollstreckung wegen Geldforderungen****§ 1****Vollstreckbare Geldforderungen**

(1) Die öffentlich-rechtlichen Geldforderungen des Bundes und der bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts werden nach den Bestimmungen dieses Gesetzes im Verwaltungswege vollstreckt.

(2) Ausgenommen sind solche öffentlich-rechtlichen Geldforderungen, die im Wege des Parteistrites vor den Verwaltungsgerichten verfolgt werden oder für die ein anderer Rechtsweg als der Verwaltungsrechtsweg begründet ist.

(3) Die Vorschriften der Reichsabgabenordnung, des Sozialversicherungsrechts einschließlich der Arbeitslosenversicherung und der Justizbeitreibungsordnung bleiben unberührt.

§ 2**Vollstreckungsschuldner**

(1) Als Vollstreckungsschuldner kann in Anspruch genommen werden,

- a) wer eine Leistung als Selbstschuldner schuldet;
- b) wer für die Leistung, die ein anderer schuldet, persönlich haftet.

(2) Wer zur Duldung der Zwangsvollstreckung verpflichtet ist, wird dem Vollstreckungsschuldner gleichgestellt, soweit die Duldungspflicht reicht.

§ 3**Vollstreckungsanordnung**

(1) Die Vollstreckung wird gegen den Vollstreckungsschuldner durch Vollstreckungsanordnung eingeleitet; eines vollstreckbaren Titels bedarf es nicht.

(2) Voraussetzungen für die Einleitung der Vollstreckung sind:

- a) der Leistungsbescheid durch den der Schuldner zur Leistung aufgefordert worden ist;
- b) die Fälligkeit der Leistung;
- c) der Ablauf einer Frist von einer Woche seit Bekanntgabe des Leistungsbescheides oder, wenn die Leistung erst danach fällig wird, der Ablauf einer Frist von einer Woche nach Eintritt der Fälligkeit.

(3) Vor Anordnung der Vollstreckung soll der Schuldner ferner mit einer Zahlungsfrist von einer weiteren Woche besonders gemahnt werden.

(4) Die Vollstreckungsanordnung wird von der Behörde erlassen, die den Anspruch geltend machen darf.

§ 4

Vollstreckungsbehörden

Vollstreckungsbehörden sind:

- a) die von einer obersten Bundesbehörde im Einvernehmen mit dem Bundesminister des Innern bestimmten Behörden des betreffenden Verwaltungszweiges;
- b) die Vollstreckungsbehörden der Bundesfinanzverwaltung, wenn eine Bestimmung nach Buchstabe a nicht getroffen worden ist.

§ 5

Anzuwendende Vollstreckungsvorschriften

(1) Das Verwaltungszwangsverfahren und der Vollstreckungsschutz richten sich im Falle des § 4 nach den Vorschriften der Reichsabgabenordnung (§§ 325 bis 340, 343 bis 373, 378 bis 381).

(2) Wird die Vollstreckung im Wege der Amtshilfe von Organen der Länder vorgenommen, so ist sie nach landesrechtlichen Bestimmungen durchzuführen.

ZWEITER ABSCHNITT

Erzwingung von Handlungen, Duldungen oder Unterlassungen

§ 6

Zulässigkeit des Verwaltungszwanges

(1) Der Verwaltungsakt, der auf die Herausgabe einer Sache oder auf die Vornahme einer Handlung oder auf Duldung oder Unterlassung gerichtet ist, kann mit den Zwangsmitteln nach § 9 durchgesetzt werden, wenn er unanfechtbar ist oder wenn sein sofortiger Vollzug angeordnet oder wenn dem Rechtsmittel keine aufschiebende Wirkung beigelegt ist.

(2) Der Verwaltungszwang kann ohne vorausgehenden Verwaltungsakt angewendet werden, wenn der sofortige Vollzug zur Verhinderung einer rechtswidrigen Tat, die einen Straf- oder Bußgeldtatbestand verwirklicht, oder zur Abwendung einer drohenden Gefahr notwendig ist und die Behörde hierbei innerhalb ihrer gesetzlichen Befugnisse handelt.

§ 7

Vollzugsbehörden

(1) Ein Verwaltungsakt wird von der Behörde vollzogen, die ihn erlassen hat; sie vollzieht auch Beschwerdeentscheidungen.

(2) Die Behörde der unteren Verwaltungsstufe kann für den Einzelfall oder allgemein mit dem Vollzug beauftragt werden.

§ 8

Örtliche Zuständigkeit

Muß eine Zwangsmaßnahme außerhalb des Bezirks der Vollzugsbehörde ausgeführt werden, so hat die entsprechende Bundesbehörde des Bezirks, in dem sie ausgeführt werden soll, auf Ersuchen der Vollzugsbehörde den Verwaltungszwang durchzuführen.

§ 9

Zwangsmittel

(1) Zwangsmittel sind:

- a) Ersatzvornahme (§ 10),
- b) Zwangsgeld (§ 11),
- c) unmittelbarer Zwang (§ 12).

(2) Das Zwangsmittel muß in einem angemessenen Verhältnis zu seinem Zweck stehen. Dabei ist das Zwangsmittel möglichst so zu bestimmen, daß der Betroffene und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt werden.

§ 10

Ersatzvornahme

Wird die Verpflichtung, eine Handlung vorzunehmen, deren Vornahme durch einen anderen möglich ist (vertretbare Handlung), nicht erfüllt, so kann die Vollzugsbehörde einen anderen mit der Vornahme der Handlung auf Kosten des Pflichtigen beauftragen.

§ 11

Zwangsgeld

(1) Kann eine Handlung durch einen anderen nicht vorgenommen werden und hängt sie nur vom Willen des Pflichtigen ab, so kann der Pflichtige zur Vornahme der Handlung durch ein Zwangsgeld angehalten werden. Bei vertretbaren Handlungen kann es verhängt werden, wenn die Ersatzvornahme untunlich ist, besonders, wenn der Pflichtige außerstande ist, die Kosten zu tragen, die aus der Ausführung durch einen anderen entstehen.

(2) Das Zwangsgeld ist auch zulässig, wenn der Pflichtige der Verpflichtung zuwiderhandelt, eine Handlung zu dulden oder zu unterlassen.

(3) Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt mindestens drei Deutsche Mark und höchstens zweitausend Deutsche Mark.

§ 12

Unmittelbarer Zwang

Führt die Ersatzvornahme oder das Zwangsgeld nicht zum Ziel oder sind sie untunlich, so kann die Vollzugsbehörde zur Handlung, Duldung oder Unterlassung zwingen oder die Handlung selbst vornehmen.

§ 13

Androhung der Zwangsmittel

(1) Die Zwangsmittel müssen, wenn sie nicht sofort angewendet werden können (§ 6 Abs. 2), schriftlich angedroht werden. Hierbei ist für die Erfüllung der Verpflichtung eine Frist zu bestimmen, innerhalb der der Vollzug dem Pflichtigen billigerweise zugemutet werden kann.

(2) Die Androhung kann mit dem Verwaltungsakt verbunden werden, durch den die Handlung, Duldung oder Unterlassung aufgegeben wird. Sie soll mit ihm verbunden werden, wenn der sofortige Vollzug angeordnet oder den Rechtsmitteln keine aufschiebende Wirkung beigelegt ist.

(3) Die Androhung muß sich auf ein bestimmtes Zwangsmittel beziehen. Unzulässig ist die gleichzeitige Androhung mehrerer Zwangsmittel und die Androhung, mit der sich die Vollzugsbehörde die Wahl zwischen mehreren Zwangsmitteln vorbehält.

(4) Soll die Handlung auf Kosten des Pflichtigen (Ersatzvornahme) ausgeführt werden, so ist in der Androhung der Kostenbetrag vorläufig zu veranschlagen. Das Recht auf Nachforderung bleibt unberührt, wenn die Ersatzvornahme einen höheren Kostenaufwand verursacht.

(5) Der Betrag des Zwangsgeldes ist in bestimmter Höhe anzudrohen.

(6) Die Zwangsmittel können auch neben einer Strafe oder Geldbuße angedroht und so oft wiederholt und hierbei jeweils erhöht oder gewechselt werden, bis die Verpflichtung erfüllt ist. Eine neue Androhung ist erst dann zulässig, wenn das zunächst angedrohte Zwangsmittel erfolglos ist.

(7) Die Androhung ist zuzustellen. Dies gilt auch dann, wenn sie mit dem zugrunde liegenden Verwaltungsakt verbunden ist und für ihn keine Zustellung vorgeschrieben ist.

§ 14

Festsetzung der Zwangsmittel

Wird die Verpflichtung innerhalb der Frist, die in der Androhung bestimmt ist, nicht erfüllt, so setzt die Vollzugsbehörde das Zwangsmittel fest. Bei sofortigem Vollzug (§ 6 Abs. 2) fällt die Festsetzung weg.

§ 15

Anwendung der Zwangsmittel

(1) Das Zwangsmittel wird der Festsetzung gemäß angewendet.

(2) Leistet der Pflichtige bei der Ersatzvornahme oder bei unmittelbarem Zwang Widerstand, so kann dieser mit Gewalt gebrochen werden. Die Polizei hat auf Verlangen der Vollzugsbehörde Amtshilfe zu leisten.

(3) Der Vollzug ist einzustellen, sobald sein Zweck erreicht ist.

§ 16

Ersatzzwangshaft

(1) Ist das Zwangsgeld uneinbringlich, so kann das Verwaltungsgericht auf Antrag der Vollzugsbehörde nach Anhörung des Pflichtigen durch Beschluß Ersatzzwangshaft anordnen, wenn bei Androhung des Zwangsgeldes hierauf hingewiesen worden ist. Das Grundrecht des Artikels 2 Abs. 2 Satz 2 des Grundgesetzes wird insoweit eingeschränkt.

(2) Die Ersatzzwangshaft beträgt mindestens einen Tag, höchstens zwei Wochen.

(3) Die Ersatzzwangshaft ist auf Antrag der Vollzugsbehörde von der Justizverwaltung nach den Bestimmungen der §§ 904 bis 911 der Zivilprozeßordnung zu vollstrecken.

§ 17

Vollzug gegen Behörden

Gegen Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts sind Zwangsmittel unzulässig, soweit nicht etwas anderes bestimmt ist.

§ 18

Rechtsmittel

(1) Gegen die Androhung eines Zwangsmittels sind die Rechtsmittel gegeben, die gegen den Verwaltungsakt zulässig sind, dessen Durchsetzung erzwungen werden soll. Ist die Androhung mit dem zugrunde liegenden Verwaltungsakt verbunden, so erstreckt sich das Rechtsmittel zugleich auf den Verwaltungsakt, soweit er nicht bereits Gegenstand eines Rechtsmittel- oder gerichtlichen Verfahrens ist. Ist die Androhung nicht mit dem zugrunde liegenden Verwaltungsakt verbunden und ist dieser unanfechtbar geworden, so kann die Androhung nur insoweit angefochten werden, als eine Rechtsverletzung durch die Androhung selbst behauptet wird.

(2) Wird ein Zwangsmittel ohne vorausgehenden Verwaltungsakt angewendet (§ 6 Abs. 2), so sind hiergegen die Rechtsmittel zulässig, die gegen Verwaltungsakte allgemein gegeben sind.

DRITTER ABSCHNITT

Kosten

§ 19

Kosten

(1) Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz werden Kosten (Gebühren und Auslagen) gemäß § 342 Abs. 1, § 342 a der Reichsabgabenordnung in Verbindung mit dem Gesetz über die Kosten der Zwangsvollstreckung nach der Reichsabgabenordnung vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429) in der jeweils geltenden Fassung erhoben.

(2) Für die Mahnung nach § 3 Abs. 3 wird eine Mahngebühr erhoben. Sie beträgt eins vom Hundert des Mahnbetrages bis 100 Deutsche Mark einschließlich, ein halbes vom Hundert von dem Mehrbetrag, mindestens jedoch 1,50 Deutsche Mark und höchstens 100 Deutsche Mark. Die Mahngebühr wird auf volle 10 Deutsche Pfennig aufgerundet.

Anlage 2

Auszüge aus

a) der Reichsabgabenordnung

§ 342

(1) Die Kosten der Zwangsvollstreckung fallen dem Vollstreckungsschuldner zur Last. Sie sollen, ohne daß es eines besonderen Leistungsgebotes bedarf, mit dem Hauptanspruch beigetrieben werden.

§ 342 a

(1) Zeugen, Auskunftspersonen, Sachverständigen und Treuhändern ist auf Antrag eine Entschädigung zu gewähren.

(2) Für die Entschädigung der Zeugen, Auskunftspersonen und Sachverständigen ist das Gesetz über die Entschädigung von Zeugen und Sachverständigen vom 26. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 861, 902) in der jeweils geltenden Fassung sinngemäß anzuwenden.

(3) Die Entschädigung der Treuhänder darf die Vergütung nicht übersteigen, die die Landesjustizverwaltungen auf Grund des § 14 des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1898 (Reichsgesetzbl. S. 750) für Verwalter festgesetzt haben.

b) dem Gesetz

über die Kosten der Zwangsvollstreckung nach der Reichsabgabenordnung

(AOVKG)

vom 12. April 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 429), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes zur Änderung von Kostenermächtigungen, sozialversicherungsrechtlichen und anderen Vorschriften vom 23. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 805).

ERSTER ABSCHNITT

§ 1

Geltungsbereich

(1) Für die Zwangsvollstreckung nach den §§ 202, 325 bis 381 und 449 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung werden Kosten (Gebühren und Auslagen) nach diesem Gesetz erhoben.

(2) Dieses Gesetz gilt auch dann, wenn die Zwangsvollstreckung durch eine Person ausgeführt wird, die nicht im Bundes- oder Landesdienst steht.

(3) Auf Zwangsvollstreckungshandlungen der Gerichte oder der Gerichtsvollzieher ist dieses Gesetz nicht anzuwenden.

ZWEITER ABSCHNITT

Gebühren

§ 2

Gebührenarten

Im Zwangsvollstreckungsverfahren werden Pfändungsgebühren (§ 3), Wegnahmegebühren (§ 4) und Verwertungsgebühren (§ 5) erhoben.

§ 3

Pfändungsgebühr

(1) Pfändungsgebühr wird erhoben

1. für die Pfändung von beweglichen Sachen, von Früchten, die vom Boden noch nicht getrennt sind, von Forderungen aus Wechseln oder anderen Papieren, die durch Indossament übertragen werden können, und von Postspareinlagen;
2. für die Pfändung von Forderungen, die nicht unter Nummer 1 fallen, und von anderen Vermögensrechten.

(2) Die Gebührenschuld entsteht:

1. sobald der Vollziehungsbeamte Schritte zur Ausführung des Vollstreckungsauftrages unternommen hat;
2. mit der Zustellung der Verfügung, durch die eine Forderung oder ein anderes Vermögensrecht gepfändet werden soll.

(3) Die Gebühr bemisst sich nach der Summe der zu vollstreckenden Beträge. Die durch die Pfändung entstehenden Kosten sind nicht mitzurechnen. Bei der Vollziehung eines Arrestes bemisst sich die Pfändungsgebühr nach der Hinterlegungssumme (§ 378 Abs. 1 Satz 3 der Reichsabgabenordnung).

(4) Die Höhe der Gebühr ergibt sich in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 2 aus diesem Gesetz als Anlagen 1 und 2 beigefügten Tabellen.*)

(5) Die halbe Gebühr wird erhoben, wenn

1. Ein Pfändungsversuch erfolglos geblieben ist, weil pfändbare Gegenstände nicht vorgefunden wurden;
2. die Pfändung in den Fällen des § 343 Satz 3 der Reichsabgabenordnung, der §§ 812, 851 b Abs. 1 der Zivilprozeßordnung unterbleibt.

(6) Wird die Pfändung abgewendet (§ 345 der Reichsabgabenordnung), so wird die volle Gebühr erhoben, wenn an den Vollziehungsbeamten gezahlt wird, nachdem dieser sich an Ort und Stelle begeben hat. Die Hälfte der Gebühr wird erhoben, wenn auf andere Weise Zahlung geleistet wird, nachdem sich der Vollziehungsbeamte bereits an Ort und Stelle begeben hat. Wird gezahlt, bevor sich der Vollziehungsbeamte an Ort und Stelle begeben hat, oder wird die Pfändung in anderer Weise als durch Zahlung abgewendet, so wird keine Gebühr erhoben.

(7) Werden wegen desselben Anspruchs mehrere Forderungen, die nicht unter Absatz 1 Nr. 1 fallen, oder andere Vermögensrechte gepfändet, so wird die Gebühr nur einmal erhoben.

§ 4

Wegnahmegebühr

(1) Die Wegnahmegebühr wird für die Wegnahme beweglicher Sachen einschließlich Urkunden in den Fällen der §§ 202, 362, 365, 368, 371, 374, 375 und 449 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung erhoben. Dies gilt auch dann, wenn der Vollstreckungsschuldner an den zur Vollstreckung erschienenen Vollziehungsbeamten freiwillig leistet.

(2) § 3 Abs. 2 Nr. 1 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Die Gebühr beträgt sechs Deutsche Mark.

(4) Sind die in Absatz 1 bezeichneten Sachen nicht aufzufinden, so wird für den Wegnahmeversuch nur die halbe Gebühr erhoben.

§ 5

Verwertungsgebühr

(1) Die Verwertungsgebühr wird für die Versteigerung und andere Verwertung von Gegenständen erhoben.

(2) Die Gebührenschuld entsteht, sobald der Vollziehungsbeamte oder ein anderer Beauftragter Schritte zur Ausführung des Verwertungsauftrages unternommen hat.

(3) Die Gebühr bemisst sich nach dem Erlös. Übersteigt der Erlös die Summe der zu vollstreckenden Beträge, so ist diese maßgebend. Die Höhe der Gebühr ergibt sich aus der diesem Gesetz als Anlage 3 beigefügten Tabelle.*)

(4) Wird die Verwertung abgewendet (§ 351 Satz 1 Halbsatz 2 der Reichsabgabenordnung), so ist § 3 Abs. 6 sinngemäß anzuwenden; im Falle des § 3 Abs. 6 Satz 1 wird jedoch nur ein Viertel der vollen Gebühr, höchstens 60 Deutsche Mark, erhoben. Dabei bemisst sich die Gebühr nach dem Betrag, der bei einer Verwertung der Gegenstände voraussichtlich als Erlös zu erzielen wäre (Schätzwert). Absatz 3 Satz 2 gilt sinngemäß.

§ 6

Mehrheit von Schuldnern

(1) Wird gegen Eheleute als Gesamtschuldner bei derselben Gelegenheit vollstreckt, so werden Pfändungs-

*) Anlagen sind hier nicht abgedruckt.

Wegnahme- und Verwertungsgebühren nur einmal erhoben. Das gleiche gilt, wenn gegen Eltern und Kinder, für die den Eltern Kinderfreibeträge nach dem Einkommensteuerrecht zustehen, als Gesamtschuldner bei derselben Gelegenheit vollstreckt wird. Die in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Personen schulden die Gebühren als Gesamtschuldner. Wird die Zwangsvollstreckung nach § 7 Abs. 3 Sätze 4 bis 6 des Steueranpassungsgesetzes beschränkt, so ermäßigen sich die bis dahin entstandenen Gebühren entsprechend.

(2) Wird in anderen Fällen gegen mehrere Schuldner vollstreckt, so sind die Gebühren, auch wenn der Vollziehungsbeamte bei derselben Gelegenheit mehrere Vollstreckungshandlungen vornimmt, von jedem Vollstreckungsschuldner zu erheben.

§ 7

Abrundung

Ergeben sich bei der Berechnung der Gebühr Pfennigbeträge, so sind sie auf einen durch fünf teilbaren Betrag abzurunden.

DRITTER ABSCHNITT

Auslagen, Reisekosten, Aufwandsentschädigungen

§ 8

Auslagen

(1) Als Auslagen werden erhoben

1. Schreibgebühren für nicht von Amts wegen zu erteilenden Abschriften. Die Schreibgebühr beträgt für jede angefangene Seite eine Deutsche Mark,
2. Fernsprechgebühren im Fernverkehr, Telegrafengebühren und Fernschreibgebühren;
3. Postgebühren für Zustellungen und Nachnahmen;
4. Kosten, die durch öffentliche Bekanntmachung entstehen;
5. Entschädigungen der zum Öffnen von Türen oder Behältnissen sowie zur Durchsuchung von Vollstreckungsschuldnern zugezogenen Personen;
6. Kosten der Beförderung, Verwahrung und Beaufsichtigung gepfändeter Sachen, Kosten der Aberntung gepfändeter Früchte und Kosten der Verwahrung, Fütterung und Pflege gepfändeter Tiere;
7. Beträge, die als Entschädigung an Zeugen, Auskunftspersonen, Sachverständige und Treuhänder (§ 368 der Reichsabgabenordnung) zu zahlen sind (§ 342 a der Reichsabgabenordnung);
8. andere Beträge, die auf Grund von Vollstreckungsmaßnahmen an Dritte zu zahlen sind, insbesondere Beträge, die bei der Ausführung einer Anordnung auf Kosten des Pflichtigen oder beim unmittelbaren Zwang an Beauftragte und Hilfspersonen gezahlt werden, und sonstige durch Ausführung des unmittelbaren Zwanges oder Anwendung der Erzwingungshaft entstandene Kosten.

(2) Werden Sachen, die bei mehreren Vollstreckungsschuldnern gepfändet worden sind, in einem einheitlichen Verfahren abgeholt und verwertet, so werden die Auslagen, die in diesem Verfahren entstehen, auf die beteiligten Vollstreckungsschuldner verteilt. Dabei sind die besonderen Umstände des einzelnen Falles, vor allem Wert, Umfang und Gewicht der Gegenstände, zu berücksichtigen.

§ 9

Reisekosten und Aufwandsentschädigungen

Im Zwangsvollstreckungsverfahren sind die Reisekosten des Vollziehungsbeamten und Auslagen, die durch Aufwandsentschädigungen abgegolten werden, von dem Vollstreckungsschuldner nicht zu erstatten.

VIERTER ABSCHNITT

Allgemeine Vorschriften

§ 10

Fälligkeit

Die Kosten werden mit der Entstehung fällig.

§ 11

Unrichtige Sachbehandlung, Berichtigung von
Kostenansätzen

(1) Kosten, die bei richtiger Behandlung der Sache nicht entstanden wären, sind nicht zu erheben.

(2) Kostenansätze können bis zum Ablauf der Verjährungsfrist berichtigt werden.

§ 12

Anwendung der Reichsabgabenordnung

Für die Stundung, die Niederschlagung, den Erlaß, die Verjährung und das übrige Verfahren gelten die Vorschriften der Reichsabgabenordnung sinngemäß. Gegen den Kostenansatz ist die Beschwerde gegeben.

(VkB1 1974 S. 519)